

SKRIPSI
EFEKTIVITAS TINDAKAN *FORCEDOWN* TERHADAP
***BLACK FLIGHT* SEBAGAI UPAYA PENEGAKAN**
HUKUM UDARA DI INDONESIA



ROBI PURWANTO

B11113009

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM
DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL
MAKASSAR
2017

HALAMAN JUDUL

**EFEKTIVITAS TINDAKAN *FORCEDOWN* TERHADAP
BLACK FLIGHT SEBAGAI UPAYA PENEGAKAN HUKUM
UDARA DI INDONESIA**

OLEH

ROBI PURWANTO

B11113009

SKRIPSI

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana

Departemen Hukum Internasional

Program Studi Ilmu Hukum

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2017

PENGESAHAN SKRIPSI
EFEKTIVITAS TINDAKAN *FORCEDOWN* TERHADAP
***BLACK FLIGHT* SEBAGAI UPAYA PENEGAKAN**
HUKUM UDARA DI INDONESIA

disusun dan diajukan oleh:

ROBI PURWANTO
B 111 13 009


Telah dipertahankan Dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk
dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana
Departemen Hukum Internasional
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada hari Jumat 14 Juli 2017 dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

Ketua

Sekretaris


Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H.
NIP. 19631028 1990 02 1001


Dr. Maskun, SH., LL.M
NIP. 19761129 1999 03 1005

An. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik
dan Pengembangan


Prof. Dr. Ahmadi Miru, SH., M.H.
NIP. 19610607 1986 01 1003

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama : Robi Purwanto

Nomor Induk : B111 13 009

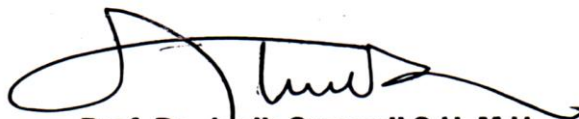
Bagian : Hukum Internasional

Judul : Efektivitas Tindakan Forcedown terhadap Black Flight
sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Makassar, Mei 2017

Pembimbing I



Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H
NIP. 19631028 1990 02 1001

Pembimbing II



Dr. Maskun, SH., LL.M.
NIP. 19761129 1999 03 1005



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM**

Jl. Perintis Kemerdekaan KM.10 Makassar 90245 Telp/Fax : (0411)584686,587219, E-mail:hukum@unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: ROBI PURWANTO
Nomor Pokok	: B11113009
Program Studi	: Ilmu Hukum
Bagian	: Hukum Internasional
Judul Skripsi	: Efektifitas Tindakan Forcedown Terhadap Black Flight Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Juli 2017 *R*

a.n. Dekan

R Wakil Dekan Bidang Akademik dan Pengembangan,


Prof. Dr. Ahmadi Miru,SH.,MH
NIP. 19610607 198601 1 003

ABSTRAK

ROBI PURWANTO, (B1113009), *Efektifitas Tindakan Forcedown terhadap Black Flight sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia.* (dibimbing oleh Juajir Sumardi dan Maskun).

Tujuan Penelitian ini untuk menganalisis efektivitas tindakan *forcedown* terhadap *black flight* dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan serta pendekatan kasus. Dari hasil penelitian dapat diketahui penegakan hukum terhadap *black flight*, dengan tindakan pemberitahuan dan peringatan melalui intersepsi, pengusiran dari zona larangan terbang, pemaksaan pendaratan, melakukan penyidikan, serta menjatuhkan sanksi kepada pelaku pelanggaran maupun negara pelanggar. Pelaku pelanggaran dikenai denda administratif berupa *landing fee* dan melengkapi prosedur dokumen perizinan persetujuan terbang. Pengenaan *landing fee* tersebut tidak efektif, karena tidak sesuai dengan biaya operasional untuk melakukan tindakan *forcedown* dan Undang-Undang Penerbangan. Dalam hal penegakan hukum terhenti pada proses penyidikan dan penyelidikan, karena TNI AU yang memiliki pengetahuan pemahaman, dan kompetensi terkait masalah pelanggaran di ruang udara tidak dilibatkan dalam proses penyidikan dan penyelidikan, melainkan melibatkan Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

Kata Kunci: *Forcedown, Black Flight, Penegakan Hukum.*

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Wr... Wb...

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT Tuhan semesta alam atas segala karunia dan hidayah-Nya. Dzat yang selalu melimpahi penulis dengan rahmat hingga akhirnya penyusunan skripsi yang berjudul “*Efektivitas Tindakan Forcedown terhadap Black Flight sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia*” ini dapat terselesaikan dengan baik sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Sembah sujud dan hormat penulis haturkan kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda Mochammad dan Ibunda Choirotin. Terima kasih tiada tara untuk rasa cinta dan kasih sayang yang luar biasa yang telah dicurahkan kepada penulis. Terima kasih pula untuk saudara-saudara penulis, Muhammad Yusuf, Lilik Kustina Watiningsih, Dani Tri Susanto, Lucky Agus Prianto, dan Nurul Awaliyah atas segala dukungannya. Serta seluruh keluarga penulis yang senantiasa mendukung dalam pencapaian cita-cita menuju kehidupan yang paripurna.

Skripsi ini terselesaikan tidak terlepas dari bimbingan, bantuan dan dukungan baik moril maupun materiil dari berbagai pihak. Untuk itu melalui tulisan ini secara khusus dan penuh kerendahan hati penulis menghaturkan terima kasih yang tak terhingga kepada Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H. dan Dr. Maskun, S.H., LL.M selaku pembimbing yang

dengan sabar telah mencurahkan tenaga, waktu dan pikiran dalam mengarahkan dan membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Melalui tulisan ini pula penulis menyampaikan rasa terima kasih yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat :

1. Prof.Dr.Dwia Aries Tina,M.A., selaku Rektor Universitas Hasanuddin, beserta jajarannya.
2. Prof.Dr.Farida Patittingi,S.H.,M.Hum.,selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Prof.Dr.Ahmadi Miru,S.H.,M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik. Dr.Syamsuddin Muhtar,S.H.,M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Perlengkapan dan Keuangan. Dr.Hamzah,S.H.,M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni.
4. Prof.Aminuddin Ilmar, S.H.,M.Hum.,selaku Penasehat Akademik yang telah membimbing dan menuntun penulis dalam menyelesaikan berbagai persoalan di bidang akademik.
5. Prof.Dr.S.M. Noor,S.H.,M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Internasional dan Dr.lin Karita Sakharina, S.H., M.H., selaku Sekertaris Bagian Hukum Internasional.
6. Prof.Dr.Judha Riksawan,S.H.,M.H., Dr.Laode Abd. Gani,S.H.,MH.,dan Albert Lakollo, S.H., M.H., selaku penguji yang telah meluangkan waktunya dengan tulus memberikan nasihat kepada penulis, guna kesempurnaan skripsi ini.

7. Dr.Romi Librayanto,S.H.,M.H., sebagai Pembina Lembaga Debat Hukum Konstitusi Universitas Hasanuddin (LeDHak), yang telah memberikan kontribusi baik materil maupun non materil, waktu serta ilmunya untuk penulis baik dalam bidang akademik maupun bidang keorganisasian
8. Para Dosen / pengajar Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
9. Seluruh staf administrasi dan karyawan Fakultas Hukum yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis selama masa studi hingga selesainya skripsi ini.
10. Bapak/Ibu Guru TK ABA Mancilan, Bapak/Ibu Guru MI Muhammadiyah 5 Jombang, Bapak /Ibu Guru SMPN 1 Mojoagung, dan Bapak /Ibu Guru SMKN 1 Mojoagung, yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu, telah mengajari saya membaca, menulis dan menghitung hingga saat ini, serta doa restunya dalam mencari ilmu dan menggapai cita-cita.
11. Sahabat kecil saya, Muflikh Almuzammy, Muhammad Kharis, Muhammad Danang Ditya Baihaqqi, M.Heri Kiswanto, Muhammad Nasrul dan teman Alumni Angkatan 2007 MI Muhammadiyah 5 Jombang, Sahabat kecil di SMPN 1 Mojoagung (Christopher Wijaya, Amir Machmud, Raden Krisna), Alumni 9G Angkatan 2010, teman teman Alumni dan teman sekelas 12 Apk 4 SMKN 1 Angkatan 2013 Mojoagung yang hingga kini tak ada henti-hentinya untuk saling mendukung dan menjaga silaturahmi dengan baik.

12. Sahabat-sahabat seperjuangan LeDHaK 2013, Raniansyah, M.Yunus, Febri Maulana S.H., Gusti Ngurah Rai, Reski Ismail, Fadel Muhammad, Aldi Sido, A. Lasinrang Umar, Mizwar Munizu, Ahmad Suyudi, Muh. Mubarak C.P., Asfiand Praditya, Akbar, Nurul Fauziah Ridwan,S.H.
13. Keluarga KKN Tematik Miangas Gel 93, terkhusus Supervisor dan Satgas (Kak Riza dan Kak Jung), Geng Cerdas (Fahira Ulfa,S.Ip, Aziza), Geng Papi Riza (Fahira, Riska, Aziza, Pitto), Divisi Pendidikan (Nadyah, Samuel, Dian, Kasman, Kak Nunu, Pitto, Iccang, Nisa, Sahara), Rini Ulfi, yang melewati susah senangnya mencari dana, hingga bertahan dengan kehidupan warga Miangas dan kerasnya ombak saat pergi dan pulang, serta saling berbagi suka duka di titik 0⁰ Utara Indonesia.
14. Alansi Dapur KKN Tematik Miangas, Muhammad Nuzran S.T, Andi Batari S.Hut, Marselia, Dian Andriani, Kasman, Iswal, Virna, Muhammad Ikhsanul Tajuddin, yang selalu siap di dapur GB 23, Dapur Kapal Meliku Nusa, serta Dapur Mama Jarot di Miangas untuk bereksperimen bertahan hidup.
15. Warga Miangas, terkhusus Keluarga Papa Desa dan Mama Ita, Keluarga Papa Jarot, Keluarga Angkat Papa Laurence Suud, Keluarga Besar SMPN 2 Nanusa, terima kasih untuk keluarga, serta saudara Angkat saya Rustam Desuk yang menerima saya dengan baik sebagai keluarga.

16. Teman-teman LeDHak Lawan Bicara Kawan Berfikir, baik Junior, Senior, dan Purna LeDHak, terima kasih banyak atas pengalaman berorganisasi yang telah diberikan, baik sumbangsihnya baik materil maupun non materil serta diskusi keilmuan dalam segala bidang baik bidang akademik, prestasi, dan organisasi.
17. Teman Angkatan ASAS 2013 terkhusus teman kelas MKU A Kelas dan Hukum Internasional, yang telah memberikan kontribusi informasi dan pengkajian Hukum Internasional dan berbagi Literatur dalam penyusunan Skripsi.
18. Serta pihak-pihak yang tidak dapat namanya satu persatu yang telah memberikan bayak kontribusi dalam penyusunan Skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu dengan penuh kerendahan hati penulis terbuka menerima saran dan kritik yang membangun guna menyempurnakan penulisan skripsi ini kelak. Semoga skripsi ini mendatangkan manfaat bagi kita semua.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan serta ketulusan dengan limpahan berkah dan ridha-Nya.

Wassalamu Alaikum Wr... Wb...

Makassar, Juni 2017

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
LEMBAR PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penulisan	4
D. Kegunaan Penelitian	4
E. Keaslian Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Definisi Hukum Ruang Udara dan Rezim Hukum Udara	9
1. Definisi Hukum Ruang Udara	9
2. Rezim Hukum Ruang Udara.....	11
3. Rezim Pesawat Udara.....	14
B. Perkembangan Hukum Udara.....	15
1. Perkembangan Global Hukum Udara.....	15
2. Sejarah Penerbangan di Indonesia	43
C. Sumber Hukum Ruang Udara.....	48
D. Kebebasan dan Kedaulatan Negara di Ruang Udara	56
BAB III METODE PENELITIAN.....	59
A. Lokasi Penelitian	59
B. Jenis dan Sumber Data.....	59
C. Teknik Pengumpulan Data.....	60
D. Analisis Data	61

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	62
A. Proses Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di Ruang Udara melalui <i>Black Flight</i>	62
1. Tindakan Intersepsi.....	62
2. Tindakan <i>Forcedown</i>	66
3. Tindakan Terhadap Bentuk-Bentuk Ancaman Permusuhan melalui <i>Black Flight</i>	68
B. Efektivitas Tindakan <i>Forcedown Black Flight</i>	71
1. Efektivitas Denda Administratif dan Persetujuan Terbang.	73
2. Efektivitas Proses Penegakan Hukum.	74
3. Efektivitas Tindakan <i>Forcedown</i>	76
BAB V PENUTUP.....	80
A.Kesimpulan	80
B.Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN.....	86

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebuah negara yang memiliki kedaulatan bertujuan untuk menjalankan pemerintahan dan membatasi dari ancaman negara lain. Kedaulatan bersifat mengikat masyarakat dan elemen negara untuk menjunjung tinggi harkat dan martabat seluruh tumpah darah yang dilindungi. Hal ini kedaulatan negara berfungsi untuk menjaga sebuah negara agar bisa berjalan sesuai dengan aturan undang-undang dan menentukan siapa kekuasaan tertinggi dalam sebuah negara. Kedaulatan negara bersifat mutlak dan patut untuk dipertahankan oleh segenap elemen bangsa tersebut. Kedaulatan sebuah negara meliputi wilayah daratan, wilayah perairan, ruang udara, dan segenap potensi alam yang terkandung didalamnya.

Untuk melindungi kedaulatan sebuah negara, ditetapkan peraturan perundang-undangan yang dapat memproteksi wilayah negara tersebut dari intervensi maupun segala macam gangguan dari pihak asing. Peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh suatu negara harus mempertimbangkan hukum internasional yang dijadikan standar oleh Masyarakat Internasional. Meskipun setiap negara telah mempunyai batas wilayah yang jelas dan diakui melalui mekanisme hukum internasional namun pelanggaran terhadap batas wilayah kerap terjadi. Pelanggaran ini

kadang-kadang bersifat tidak disengaja namun seringkali pula dilakukan secara sengaja untuk berbagai tujuan tertentu.

Salah satu bentuk problematika dalam bidang kedaulatan negara dengan adanya pelanggaran kedaulatan di ruang udara melalui kegiatan *black flight*. Pelanggaran semacam ini tentunya tidak dapat ditoleransi dengan alasan apapun. Sesuai dengan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya.

Kedaulatan Indonesia atas ruang udaranya dicantumkan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyebutkan: "*Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya berbeda dengan sifat kedaulatan negara di wilayah launtya.*"

Istilah yang digunakan dalam Undang-Undang ini terhadap pelanggaran kedaulatan ruang udara yang dilakukan oleh pesawat asing yang masuk ke ruang udara Negara Republik Indonesia tanpa izin dengan menggunakan istilah pelanggaran wilayah kedaulatan, yang juga tidak merinci siapa yang dapat melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia, Undang-Undang hanya menyebutkan istilah pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik

Indonesia. Undang-Undang tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah kedaulatan. Penjelasan Pasal 8 (1) UU ini hanya menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan *“melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia”* adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin.

Pengaturan Kedaulatan dalam hukum nasional juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara mendefinisikan *“ wilayah negara sebagai salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut territorial beserta dasar laut dan tanah dibawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung didalamnya.”*¹

Untuk mengatasi pelanggaran kedaulatan wilayah ruang udara atas penerbangan secara illegal, maka Kementrian Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Nomor 66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Udara Bukan Niaga, dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri. Dalam hal ini terhadap jenis penerbangan tersebut diwajibkan untuk mendapatkan izin terbang sesuai dengan Pasal 7 (1). Pasal 7 (2) menyebutkan bahwa Izin terbang tersebut meliputi *diplomatic clearance*, *security clearance*, dan *flight approval*.

¹ Pasal 1 Angka 1, Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara.

Setidaknya sejak tahun 2014 hingga tahun 2015 terdapat empat kali kasus penerbangan tidak terjadwal, yang terjadi di Indonesia dan pesawat atau pilotnya berhasil untuk dipaksa mendarat (*forcedown*) di wilayah Indonesia oleh TNI AU. Kejadian tersebut terjadi pada tanggal 22 Oktober 2014 di Manado, 28 Oktober 2014 di Pontianak, 3 November 2014 di Kupang, dan 9 November 2015 di Tarakan, Kalimantan Utara.²

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di Ruang Udara melalui *Black Flight*?
2. Bagaimana efektivitas tindakan *forcedown black flight* di Indonesia?

C. Tujuan Penulisan

1. Untuk mengetahui proses penegakan Hukum terhadap pelanggaran di ruang udara melalui *black flight*.
2. Untuk mengetahui Efektifitas tindakan *Forcedown Black Flight* ditinjau dari Hukum Nasional.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritik

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam perkembangan ilmu hukum di Indonesia, khususnya dalam Bidang Hukum

² Danang Risdiarto, *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi Indonesia oleh pesawat Ternag Asing Tidak Terjadwal*, Jurnal Rechtsvinding Vol5, Nomor 1, April 2016, hlm 71.

Internasional yang berkaitan dengan perkembangan Hukum Ruang Udara dan Hukum Ruang Angkasa.

2. Kegunaan Praktis

Untuk memberikan jawaban atas permasalahan yang diteliti, memberikan masukan dan sumbangan pemikiran bagi pemerhati Hukum Internasional serta dapat meningkatkan wawasan dalam pengembangan pengetahuan di bidang Ilmu Hukum.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan hasil pencarian atas penelitian yang telah dilakukan, baik di perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin ataupun pencarian melalui internet, ada beberapa karya ilmiah yang ditemukan kemiripan-kemiripan yang membahas mengenai Efektivitas Tindakan *Forcedown* terhadap *Black Flight* sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia, antara lain:

1. Alfaris, 2014, Analisis Yuridis Pengawasan Dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing ditinjau dari Hukum Internasional, skripsi tidak diterbitkan, Universitas Hasanuddin.

Penulisan skripsi tersebut membahas mengenai Penerapan Peraturan Bagi Pesawat Asing dalam melakukan Lintas Udara di Wilayah Kedaulatan Negara Indonesia yang ditinjau dari Instrumen hukum Nasional dan Hukum Internasional, dalam tinjauan pustaka ditemukannya referensi yang membahas

mengenai kedaulatan negara, tetapi tidak di temukan refrensi yang membahas sejarah penerbangan di Indonesia. Hasil analisis pembahasan membahas mengenai Pelanggaran wilayah udara yang dilakukan oleh pesawat sipil asing, Hambatan, upaya penegakan hukum serta upaya pengendalian wilayah dirgantara .

2. Dita Anggraini Wibowo, 2014, Pelanggaran Kedaulatan di wilayah Udara Negara Indonesia oleh pesawat sipil asing, Jurnal Ilmiah tidak diterbitkan, Universitas Brawijaya.

Penulisan Jurnal Ilmiah tersebut membahas mengenai kedaulatan udara, upaya hukum dan penegakan pelanggaran di wilayah Udara Indonesia oleh pesawat sipil asing, hambatan dalam pengekan pelanggaran di ruang udara, serta pembahasan mengenai Upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran kedaulatan di wilayah udara Indonesia oleh pesawat sipil asing adalah membentuk *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) dan *Restricted* dan *Prohibited Area* (daerah terbatas dan terlarang).

3. Sefriani, 2015, Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional, diterbitkan dalam Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM, No.4, Vol 22 Oktober 2015;538-565.

Penulisan Jurnal tersebut menggunakan metode penelitian normatif untuk menganalisis Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing menurut Hukum Internasional dan Hukum

Internasional, dengan menganalisis terhadap beberapa kasus pelanggaran di wilayah ruang udara Indonesia yang dilakukan oleh pesawat Sipil Asing dan Pesawat Militer, yang terjadi pada tahun 2008 sampai dengan tahun 2013.

4. Danang Risdiarto, 2016, Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi Indonesia oleh pesawat terbang asing tidak terjadwal, diterbitkan dalam Jurnal *Rechts Vinding*, Vol 5.

Penulisan Jurnal tersebut membahas mengenai Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi oleh pesawat terbang asing tidak terjadwal dengan menggunakan metode penelitian normatif, dengan menganalisis beberapa kasus dengan menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan dan instrumen hukum internasional (*statute approach*).

Berdasarkan tulisan Ilmiah di atas, penulis dapat membandingkan isi penulisan skripsi ini dengan judul Efektivitas Tindakan *Forcedown Terhadap Black Flight* Sebagai Upaya Penegakan Hukum Udara di Indonesia, terkhusus membahas mengenai biaya denda Administratif (*landing fee*) dalam SKEP/195/2008, yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Penerbangan No.1 Tahun 2009, dalam SKEP 195 Tahun 2008 dijadikan dasar izin persetujuan terbang (*flight approval*), pembahasan lainnya adalah

mengenai penegakan hukum *black flight* yang tidak melibatkan TNI AU sebagaimana peran, fungsi, dan tugasnya dalam UU No. 34 Tahun 2004. Serta membahas menganalisis efektivitas tindakan *forcedown* yang ditinjau dari segi keamanan, keselamatan, prinsip kehati-hatian, dan prinsip keselamatan bagi negara kolong maupun bagi pelanggar dengan menggunakan metode penelitian empiris-normatif.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Hukum Ruang Udara dan Rezim Hukum Udara

1. Definisi Hukum Ruang Udara

Dalam literatur menggunakan istilah “Hukum Udara (*Airlaw*)”, “*Aviation Law* (Hukum Penerbangan).” Istilah tersebut tidak memuaskan, karena hanya menggambarkan sebagian saja dari materi permasalahan Hukum Udara, yaitu tentang penerbangan atau angkutan udara saja. Istilah “*Aviation Law*” dirasakan sudah tidak cocok lagi (*obsolete*) sebagaimana juga istilah “*Navigation Law* (Hukum Pelayaran)” dalam bidang Hukum Laut. Dewasa ini sering menggunakan istilah “*Air Transportation Law* (Hukum Pengangkutan Udara), tetapi istilah ini pun dirasakan tidak tepat sebagai padanan istilah “Hukum Udara (*Air Law*)”, karena hanya menggambarkan sebagian dari keseluruhan permasalahan yang terkandung dalam Istilah “*Aeronautical Law*”, yang dikenal dalam literatur bahasa Romawi (Seperti Perancis, Italia, dll), sebagai terjemahan dari Istilah “*Droit Aeroantique*” dan “*Dritto Aeronautico*” yang bisa digunakan berdampingan dengan istilah “*Droit Aerien*” dan “*Dritto Aero*”. Oleh karena itu istilah yang cocok digunakan dalam praktik sehari-hari dalam dewasa ini yang digunakan secara umum adalah “Hukum Udara (*Air Law*)”.³

³Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*, Alumni, Bandung, 2014, hlm 1-2.

Mengenai definisi Hukum Ruang Udara, dalam hal ini beberapa sarjana mengemukakan pendapatnya mengenai definisi Hukum Ruang Udara sebagai berikut:

a) I.H.Ph. Diederiks-Verschoor

*“Air Law is Body of rules governing the use of airspace and its benefits for aviation, the general public and the nations of the world”.*⁴

b) Nicolas Mantesco Matte yang mengutip Pendapat Marcel Le Goff

*“Air law is the collection of all uses that man can make of the air and that if aerial navigation is the most important of these uses, it is certainly not the only one.”*⁵

c) Charles de Visscher

*“Air Law is the collection of rules which govern the air medium and its use”.*⁶

d) Glossary Research Studies Institutes pada Maxwell Air Force Base tahun 1955

Dalam Glosarium tersebut terdapat sebuah istilah “aerospace”.⁷ Istilah tersebut didukung oleh mereka yang berkeyakinan bahwa Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa harus disatukan dalam suatu cabang hukum tunggal, karena kedua bidang tersebut mewakili bidang hukum yang secara langsung

⁴ Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Eight Revised Edition, Kluwer Law International, Netherlands, 2006, hlm 3.

⁵ *Ibid*, hlm 1.

⁶ Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, ICASL McGill University, Montreal, 1981, hlm.50, mengutip pendapat Goff dalam *Traite theorique et pratique de droit aerien*, Paris, 1993 (*supplement* 1939), hlm.4.

⁷ Diederiks-Verschoor, *Op.cit*, hlm 7.

maupun tidak langsung berlaku pada penerbangan-penerbangan yang dilakukan manusia.

e) John C. Cooper

John C. Cooper mengutip *Glossary Research Studies Institutes* pada *Maxwell Air Force Base* tahun 1955, dengan menggunakan istilah “aerospace” sebagai:⁸ *“the earth’s envelope of air and space above it, the two considered as a single realm for activity in the flight of air vehicles and in the launching, guidance and control of ballistic missiles, earth satellites, dirigible space vehicle, and the like”*.

f) Saefullah Wiradipradja

Hukum Udara adalah sekumpulan (seperangkat) peraturan yang mengatur kegiatan manusia dan/atau subjek hukum lain di ruang udara. (*“Air Law is a body of rules governing the human activities and/or other subject of law in air space”*).⁹

2. Rezim Hukum Ruang Udara.

Hukum Udara merupakan rezim hukum yang berlaku di ruang udara (*airspace*) di atas wilayah daratan atau wilayah perairan atau lautan suatu negara. Hukum Udara (*Air Law*) mengatur kegiatan manusia dan subjek hukum lain di ruang udara (*airspace, atmosphere*). Dalam kaitan ini perlu dibedakan dengan rezim Hukum Ruang Angkasa (*Space Law* atau

⁸John C. Cooper, *Aerospace Law Subject Matter and Terminology*, Recueil des course, JALC, 2003, hlm 89.

⁹Saefullah Wiradipradja, *Op.cit*, hlm 3.

Outerspace Law) yang berlaku di ruang angkasa, dan mengatur kegiatan manusia serta subjek hukum lain di ruang angkasa. Ruang angkasa adalah ruang diluar ruang udara yang berada di atas dan melingkupi seluruh permukaan bumi.¹⁰

Ruang udara adalah ruang atau wilayah yang mengandung udara (hawa) atau angin sedangkan ruang angkasa (*outerspace*) adalah ruang atau wilayah di atas ruang udara yang hampa udara. Bila semua benda yang dapat terbang di ruang udara karena mendapat gaya angkat di atmosfer dari reaksi udara (*...that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air*), di ruang angkasa benda-benda terapung karena hampa udara, dan suatu benda agar dapat “terbang” dari bumi ke ruang angkasa harus melalui daya tolak (*launching*).¹¹

Di ruang udara berlaku rezim hukum nasional (Hukum Udara Nasional), kecuali di laut lepas (*high seas*) atau di atas wilayah tak beraturan (*terra nullius*) atau di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang berlaku adalah Hukum Internasional, sedangkan di ruang angkasa berlaku Rezim Hukum Internasional (Hukum Ruang Angkasa).

Konvensi Paris 1919 dengan jelas menerima prinsip kedaulatan nasional. Pasal 1 Konvensi menetapkan kedaulatan penuh dan eksklusif Negara-negara peserta terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Jadi prinsip utama konvensi adalah ruang udara mengikuti status hukum dari bumi yang berada di bawahnya. Ruang udara tunduk pada kedaulatan

¹⁰*Ibid*, hlm 5.

¹¹*Ibid*.

Negara-negara di mana saja udara tersebut membawahi daratan dan laut wilayah. Tetapi sebaliknya udara itu bebas bila membawahi laut lepas. Namun terhadap prinsip yang ketat ini, konvensi memberikan serangkaian keringanan yang dirasa perlu dan kalau keringanan ini tidak ada maka tidak mungkin untuk melaksanakan lalu lintas udara. Keringanan tersebut adalah kebebasan lintas sesuai Pasal 2 konvensi. Tiap-tiap Negara pihak pada konvensi berjanji, di masa damai untuk mengizinkan hak lintas damai pesawat-pesawat udara negara pihak lainnya di atas wilayahnya sesuai syarat-syarat yang dimuat dalam konvensi.

Selanjutnya mengenai *hak lintas damai terbang*, hak ini dapat dibatasi oleh Negara di bawahnya atas alasan militer, atau kepentingan keamanan publik. Sehubungan dengan itu, Pasal 3 konvensi mengizinkan kepada setiap negara pihak untuk melarang penerbangan di zona-zona tertentu (*zona larangan terbang*) dari wilayahnya terhadap pesawat-pesawat asing ataupun nasional. Penjelasan ini kiranya merupakan jaminan yang perlu bagi kemungkinan terjadinya penyalahgunaan. Bersamaan dengan kebebasan lintas, persamaan perlakuan juga dijamin terhadap semua diskriminasi yang didasarkan atas motif politik seperti kebangsaan dari pesawat, (*Pasal 2 Ayat 2 konvensi*).

Konvensi Paris 1919 ini hanya berlaku di waktu damai (*Pasal 2 jo pasal 38*), sementara pada waktu perang, konvensi membatasi diri dengan hanya menyatakan kebebasan bertindak bagi Negara-negara yang berperang dengan memperhitungkan hak dari Negara-negara netral.

Selanjutnya konvensi membentuk suatu organ permanen untuk mengawasi pelaksanaan dan pengembangan ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalamnya, yaitu Komisi Internasional Navigasi Udara yang berada di bawah kekuasaan LBB.¹²

3. Rezim Pesawat Udara

Tiap-tiap pesawat udara untuk dapat diizinkan melakukan penerbangan internasional harus mempunyai suatu kebangsaan tertentu. Penentuan kebangsaan ini mempunyai kepentingan rangkap, yaitu :

- Kepentingan dari segi tanggungjawab, yaitu negara yang mempunyai pengawasan terhadap pesawat udara dapat memberikan dokumen-dokumen teknik yang diperlukan seperti sertifikat penerbangan, *brevet* kecakapan dll.
- Kepentingan perlindungan, yaitu suatu pesawat udara dapat menyatakan diri berasal dari suatu negara tertentu dan sewaktu-waktu dapat meminta bantuan kepada perwakilan diplomatiknya di luar negeri.¹³

Menurut konvensi, sistem kebangsaan pesawat udara adalah bahwa semua pesawat udara harus mempunyai satu kebangsaan. Pelaksanaan prinsip ini berdasarkan pada dua ketentuan, yaitu :

- Kebangsaan suatu pesawat udara ditentukan oleh pendaftarannya di satu negara tertentu.

¹² FN., Zyllies, M., *International Air Transportation Law*, Nijhoff, Marti nus Dorderecht, 2004, hlm 118.

¹³ Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Penerbit: Pradnya Paramita, Jakarta, 2007, hlm. 33.

- Suatu negara hanya dapat menerima pendaftaran dari suatu pesawat udara yang sepenuhnya dimiliki oleh warga negaranya.

Jadi, kebangsaan suatu pesawat udara akan ditentukan oleh kewarganegaraan pemiliknya. Dalam hal ini konvensi menolak kriteria *Anglo Saxon* tentang domisili yang juga telah lama ditinggalkan oleh Inggris sendiri pada tahun 1918 sebagai akibat pengalaman perang. Dapat disimpulkan bahwa sistem ini sesuai dengan logika konvensi yang didasarkan atas prinsip kedaulatan negara yang menyelenggarakan lalu lintas udara.

B. Perkembangan Hukum Udara

1. Perkembangan Global Hukum Udara

Seiring dengan perkembangan dunia penerbangan, sejak berhasilnya penerbangan pertama manusia yang dilakukan oleh Ibnu Farnas (810-887), kemudian disusul dengan penerbangan dengan penerbangan menggunakan balon udara pada 1 Desember 1783 dan pada 17 Desember 1903 oleh Wrights bersaudara berhasil menerbangkan pesawat udara yang lebih berat daripada udara, meski hanya untuk beberapa detik saja, kemudian peraturan yang berkaitan dengan penerbangan tersebut tumbuh pula. Peraturan demikian diperlukan baik berdasarkan pengalaman maupun untuk mengantisipasi kemungkinan akibat dari perkembangan dunia penerbangan yang dapat menimbulkan kerugian terhadap manusia atau harta benda.

Hukum udara mempunyai karakteristik Hukum Internasional, dengan adanya dominasi aspek–aspek hukum Internasional, sehingga Hukum Udara mempunyai hubungan yang erat dengan Hukum Internasional, meskipun tidak dipungkiri adanya hukum Udara Nasional di masing–masing negara, pada kenyataannya materi dari ketentuan–ketentuan Hukum Udara Nasional pun berorientasi atau bahkan bersumber pada Hukum Internasional. Hampir semua hukum nasional tentang penerbangan dewasa ini bersumber pada Konvensi Warsawa 1929 (sekarang diganti dengan konvensi Montreal 1999) dan Konvensi Chicago 1944 beserta instrument pelaksanaannya.

Berikut dibawah ini mengenai perkembangan Hukum Udara Internasional:

(1) Instruksi Polisi Paris tentang Izin Penerbangan 1784

3 April 1784, satu tahun setelah kapal udara pertama (*hot-air ballon*) yang dibangun oleh Montgolfier bersaudara diterbangkan ke udara (1783), polisi Paris mengeluarkan instruksi (yang merupakan Hukum Udara pertama kali), yang ditujukan langsung dan khusus kepada balon–balon Montgolfier bersaudara tersebut yang menjelaskan bahwa: “Penerbangan tidak boleh dilakukan tanpa memperoleh izin terlebih dahulu.” Maksud dari peraturan ini tentu saja untuk melindungi penduduk dari kemungkinan timbulnya kerugian akibat dari kegiatan tersebut.¹⁴

¹⁴Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Fourth Edition, Vol.I, General ext, Butterworths, London,1977, hlm 1.

(2) Peraturan tentang Keselamatan Penerbangan 1819

Peraturan yang pertama tentang keselamatan dalam penerbangan dibuat di aris oleh *Department of the Seine* pada tahun 1819 yang mengharuskan balon–balon dilengkapi dengan parasut-parasut.¹⁵

(3) Kasus Perbuatan Melawan Hukum dalam Penerbangan yang pertama 1822

Laporan yang pertama tentang kasus perbuatan melawan hukum dalam penerbangan (*Guille vs Swan 1822*), yang diputus dalam sistem hukum Anglo-Saxon, terjadi pada tahun 1822 di Amerika Serikat.¹⁶

(4) Konferensi Hukum Udara 1889

Atas prakarsa Pemerintah Perancis, pada tahun 1889 diadakan Konferensi Hukum Udara yang pertama di Paris.¹⁷ Pada tahun yang sama kasus pertama tentang kerugian akibat penerbangan yang dilaporkan, diajukan dimuka pengadilan di Inggris (*Scotss Trustees vs Moss 1899 17 R Ct Of Sees 32*).¹⁸

(5) Perjanjian Hukum Udara 1891

Pada tahun 1891 risalah-risalah tentang Hukum Udara diterbitkan untuk pertamakalinya oleh Manduca (Orang Italia) dan Wilhelm (Orang Perancis).¹⁹

¹⁵*Ibid.*

¹⁶*Ibid.*

¹⁷*Ibid.*

¹⁸*Ibid.*

¹⁹*Ibid.*

(6) Deklarasi tentang Larangan Penembakan Proyektil dari Balon Udara

*Pada tahun 1899 sejumlah negara berpartisipasi dalam konferensi dalam Konferensi Perdamaian pertama yang diadakan di The Hague (Den Haag) yang direncanakan untuk melaksanakan perang yang berprikemanusiaan. Konferensi mengeluarkan deklarasi tentang larangan penembakan proyektil dari balon-balon atau metode baru yang lain yang memiliki sifat yang sama.*²⁰

(7) Rancangan Code Hukum Udara Internasional Pertama

Pada tahun 1902 atas dorongan Lembaga Hukum Internasional (*Institute of International Law*), Fauschille mempersiapkan rancangan (*Draft*) Code Hukum Udara Internasional yang pertama.²¹

(8) Komite Internasional Hukum Penerbangan

Pada Tahun 1909 sebuah grup ahli Hukum Internasional independen di Paris mendirikan Komite Internasional Hukum Penerbangan (*The International Committee on Aviation Law*).²²

(9) Konferensi Paris 1910

Usaha pertama diselenggarakan secara bersama-sama untuk mengkodifikasikan Hukum Udara pada skala internasional telah dilakukan sebelum tahun 1910 ketika balon-balon Jerman secara berulang kali melakukan penerbangan di atas wilayah Perancis.²³ Pemerintah Perancis

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid*, hlm 2.

²³ *Ibid.*

berpendapat bahwa demi alasan–alasan keamanan kedua pemerintah hendaknya berusaha mencapai kesepakatan untuk menyelesaikan persoalan tersebut. Akhirnya, pada tahun 1910, diselenggarakan Konferensi Paris yang dihadiri perwakilan Sembilan belas negara.²⁴ Konferensi membahas masalah kedaulatan negara atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal ini bertentangan dengan teori kebebasan diruang udara (*freedom of the air*) yang ada pada saat itu merupakan kebiasaan pada umumnya. Karena perbedaan pandangan politik diantara para peserta konferensi, konferensi berakhir tanpa suatu keputusan. Namun demikian, konferensi tersebut telah memberikan manfaat kepada negara-negara untuk bertukar pandangan dalam bidang hukum udara yang bersifat baru. Hal ini berbeda dengan bidang Hukum Laut yang telah memiliki revolusi panjang dan terdapat beberapa pendapat yang sangat berpengaruh dalam perkembangan Hukum Laut, salah satunya adalah *Hugo de Groot (Grotius)* dengan teori *Mare Liberium* yang telah membawa kearah kebebasan di laut lepas.

(10) Penerbitan Majalah (Jurnal) Hukum Pertama

Pada tahun 1910 juga majalah (jurnal) pertama tentang hukum udara (*Air Law Review*) diterbitkan.²⁵

²⁴*Ibid.*

²⁵*Ibid.*

(11) Undang-Undang Penerbangan Inggris Pertama

Pada Tahun 1911, undang-undang pertama dibidang penerbangan (*Aerial Navigation Act 1911*) disahkan oleh Parlemen Inggris. Menteri yang bertanggungjawab dalam pelaksanaan undang-undang ini adalah Menteri Dalam Negeri (*Home Secretary*).²⁶

(12) Undang-Undang Penerbangan Inggris Kedua

Pada tahun 1913 Parlemen Inggris mengesahkan Undang-Undang Penerbangan (*Aerial Navigation Act 1913*) yang kedua. Undang-Undang Penerbangan kedua (1913) ini bersama dengan Undang-Undang Penerbangan pertama (1911) diganti dengan Undang-Undang Penerbangan (*Air Navigation Act 1920*), yang kemudian undang-undang terakhir inipun diganti lagi dengan Undang-undang Penerbangan Sipil (*Civil Aviation Act 1919*). Sebenarnya, pada tahun 1919 Palemen Inggris telah mengesahkan Undang-undang Penerbangan (*Air Navigation Act 1919*) sebagai tindakan yang bersifat sementara yang kemudian diganti dengan Undang-Undang Penerbangan 1920.²⁷

(13) Konvensi Paris 1919

Sebelum Perang Dunia I, diakui secara universal bahwa ruang udara di atas laut lepas dan di atas wilayah yang tidak dimiliki oleh negara manapun atau wilayah tak beraturan (*unappriorited territory, terra nullius*) adalah sepenuhnya bebas dan terbuka. Sedangkan ruang udara di atas

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

wilayah yang dimiliki atau dikuasai oleh negara atau di atas perairan yang berada dibawah kedaulatan suatu negara, terdapat berbagai teori yang berbeda-beda. Teori-teori tersebut merupakan tambahan terhadap teori “*usque ad coelum*”, yang berarti kedaulatan suatu negara sampai ketinggian takterbatas, yang meliputi sebagai berikut:

- a. Kebebasan penuh diruang udara;
- b. Kedaulatan negara terhadap ruang udara di atasnya, sampai ketinggian tertentu, ruang udara selebihnya adalah bebas;
- c. Negara berdaulat terhadap ruang udara di atasnya sampai ketinggian tertentu, dan dia berhak mengatur lalu-lintas pesawat udara diruang udara selebihnya.

Namun, dengan pecahnya Perang Dunia I pada tahun 1914, karena keadaan memaksa, satu-satunya teori yang dengan sangat kuat diterima oleh semua negara, yaitu teori kedaulatan terhadap ruang udara yang berada di atasnya sampai ketinggian tak terbatas (*usque ad caelum*). Teori ini diterima dan dilaksanakan bukan hanya oleh negara-negara yang menjadi pihak dalam perang (*belligerents*), tetapi juga oleh negara-negara netral.²⁸

Dengan beroperasinya penerbangan berjadwal oleh Paris dan London pada tanggal 8 Februari 1919, maka dibentuklah Konvensi Paris 1919 (*Convention for the Regulation of Aerial Navigation*), yang merupakan konvensi pertama dalam bidang hukum ruang udara yang

²⁸ J.G.Starke, *Intruduction to International Law*, Butterworths, London, 8th Edition, 1977, hlm 195-196.

berlaku pada 11 Juli 1922 yang diratifikasi oleh 32 negara, sampai Pada September 1939 jumlah negara yang meratifikasi berjumlah 39 Negara. Dalam konvensi ini menerapkan prinsip “*complete and exclusive sovereignty of states over the airspace above their territory*” yang dikenal dengan adigium *Cojus est solum, ejus est usque coleum et ad inferos*.

Konvensi ini juga mengatur mengenai ketentuan penerbangan Internasional berjadwal dan Penerbangan Internasional tak berjadwal, dalam hal ini Penerbangan Internasional tak berjadwal diberikan “*freedom of innocent passage*” melalui ruang udara negara-negara lainnya, dibawah pengawasan berdasarkan persyaratan Pasal 2 Konvensi, sedangkan Pesawat dengan Penerbangan Internasional berjadwal, tidak memiliki hak untuk beroperasi, dengan atau mendarat, kecuali memperoleh izin terlebih dahulu oleh negara yang dilaluinya.

Selain itu juga Konvensi ini beserta peraturan tambahannya mengatur mengenai Pendaftaran Pesawat (*Registration of Air Craft*), beberapa *Technical Annexes* yang berkaitan dengan standar kelaikan udara (*certificate of airworthiness*), sertifikat kompetensi awak pesawat (*Aircrew Licence*), peraturan lalulintas dekat bandara (*rule of traffic near aerodromes*), dsb.²⁹

Mengenai Definisi tentang *Aircraft* juga dirumuskan dalam Konvensi ini sebagai berikut:

²⁹ *Ibid.*

“Le most aeronef designe tout appereil pouvant se soutenir dans l’atmosphère grace aux reaction de l’air’.”

(Aircraft is any machine that can dearive support in the atmosphere from the reaction of the air).

Dalam bahasa Indonesia diterjemahkan Pesawat Udara adalah setiap pesawat yang mendapat daya angkat dari reaksi udara di atmosphere. Termasuk dalam definisi ini berlaku juga untuk Pesawat Udara (*aircraft*),Kapal Udara (*airships*),pesawat peluncur (*gliders*), balon bebas (*free ballons*), balon tembak (*barrage ballons*), dan helikoter.

(14) Konvensi Ibero-Amerika atau Konvensi Madrid 1926

Pada bulan Oktober 1926, di Madrid disetujui Konvensi Ibero-Amerika (*Ibero-Amerika Convention or Madrid Convention*) antara beberapa Negara Amerika Latin dengan Pemerintah Spanyol. Perjanjian tersebut dibuat karena alasan politis terhadap penolakan Konvensi Paris dengan alasan sebagai berikut:

- (1) Diharapkan menjadi pusat aktivitas penerbangan (setelah dipersoalkannya penerbangan Atlantik oleh Jenderal Franco), dan;
- (2) Menghendaki hubungan yang lebih erat dengan negara-negara Amerika Latin, setelah Spanyol meninggalkan Liga Bangsa-Bangsa. Menurut pendapat Janning, Konvensi

Madrid “tidak lebih daripada isyarat politik separatisme”,
“(little more than apolitical gesture of separatism).”³⁰

Untuk sebagian besar, Konvensi Madrid atau *Ibero-American Convention* tersebut mengikuti ketentuan-ketentuan Konvensi Paris, tetapi dengan perbedaan-perbedaan khusus sehubungan dengan:

- (1) Perubahan Pasal 5 yang berarti bahwa negara-negara peserta memiliki kebebasan penuh untuk mengizinkan atau melarang penerbangan (di atas wilayahnya) dengan pesawat udara yang memiliki kebangsaan dari non-negara peserta.
- (2) Pasal 7, yang membiarkan setiap negara penandatanganan bebas untuk mengatur pendaftaran setiap pesawat udaranya; penggantian IACAN (*the Ibero-American Commission for Air Navigation*) dengan ICAN (*the International Commission for Air Navigation*). Pasal 34 Konvensi Madrid juga berada dari Pasal 34 Konvensi Paris bahwa IACAN dilepaskan dari setiap perlindungan atau hubungan dengan Liga Bangsa-Bangsa (*League of Nation*). Sehubungan dengan cara pengambilan keputusan-keputusan, sejak semula Konvensi Madrid, memiliki hak suara yang sama dalam IACAN. Banding ke PCIJ (*Permanent Court of International Justice*) dalam hal kesepakatan antara penandatanganan dikeluarkan dan Pasal 37 Konvensi Paris dikonsep sedemikian rupa sehingga setiap perselisihan diselesaikan hanya melalui arbitrase.

³⁰ Matte, *Op.cit*, hlm.50

(3) Penghapusan Aneks-aneks F-H

Beberapa perubahan, misalnya yang berkaitan dengan hak bersuara, telah diterima dalam Konvensi Paris 1929 (Pasal 5). Konvensi Madrid tidak menghasilkan sesuatu yang baru lagi dalam penerbangan internasional. Dalam hal ini terdapat 7 Negara yang meratifikasi Konvensi Madrid, Argentina, Costa Rica, Republik Dominika, El Salvador, Mexico, Paraguay, Spanyol. Ketika Konvensi Paris dinyatakan berlaku (*come into force*) pada 1933, Spanyol dan Argentina secara berturut-turut menyampaikan surat pemberitahuan kepada ICAN tentang keikutsertaan mereka (*adhesion*) terhadap Konvensi Paris.³¹

(15) Konvensi Pan-Amerika atau Konvensi Havana 1927³²

Konvensi Paris dan Konvensi Madrid membiarkan organisasi penerbangan komersial tanpa peraturan-peraturan, yang diatur secara spesifik hanyalah aspek-aspek teknis lalu-lintas udara. Paragraf akhir dari Pasal 15 membiarkan tentang pembentukan rute-rute penerbangan internasional kepada persetujuan negara-negara yang dilalui hingga diserahkan pada perjanjian Bilateral dan Multilateral.

Mei 1927 Komisi negara Pan-Amerika menyiapkan sebuah Konvensi Penerbangan Komerisal, yang disahkan pada 20 Januari 1928 di Havana, dan disahkan oleh 21 Negara dengan pengesahan Konvensi Pan-American (*or Inter-American*) International Convention on

³¹ *Ibid*, hlm 119-120.

³² *Ibid*.

Commercial Aviation, selanjutnya disebut *Pan American Convention* atau *Habana Convention*.

Pebandingan antara Konvensi Pan-Amerika dan Konvensi Paris, antara lain bahwa Konvensi Pan-Amerika tidak terdapat suatu komisi seperti "*International Commission for Air Navigation*", juga tidak berisi tentang annex-anex tentang masalah teknis. Tidak seperti Konvensi Paris, Konvensi Pan-Amerika tidak berhasil membuat suatu uniformitas tentang peraturan-peraturan lalulintas udara.³³

Di kedua konvensi Amerika tersebut tidak terdapat perubahan hukum, pembatasan-pembatasan yang dikenakan terhadap pengangkutan udara komersial tetap tidak berubah, dan prinsip-prinsip liberal dibawa secara tidak efektif karena kebijakan perlindungan yang dilakukan oleh negara-negara anggota konvensi. Perusahaan-perusahaan penerbangan yang beroperasi baik yang melayani secara *scheduled* atau *non-scheduled* (meski sudah menandatangani konvensi Havana) diwajibkan untuk menerima hak monopoli (*franchise*) atau konsesi yang diberikan oleh negara-negara peserta. Karena Konvensi Havana tidak mengadakan badan khusus sebagai pusat aktivitas penerbangan dari negara-negara anggota dan mengawasi perkembangannya, yang sangat diperlukan bagi pertukaran informasi yang terus-menerus di antara para peserta konvensi, berarti Pan-American Union, bertanggungjawab untuk melakukan pencatatan.

³³Diedirks-Verschoor, *Op.cit.* hlm 7.

Meskipun demikian, tidak dilupakan pentingnya *Pan-American Convention on Commercial Aviation (Havana Convention)*, karena untuk pertamakalinya, usaha untuk melepaskan batas-batas ruang udara negara buatan atau tiruan (*artificial state air borders*) dan membukukannya untuk pengangkutan udara komersial Internasional.³⁴ Sehingga kesemuanya konvensi ini digantikan dengan suatu konvensi tunggal yang dikenal dengan Konvensi Chicago 1944.

(16) Konvensi Roma 1933

Konvensi Roma tentang unifikasi beberapa ketentuan mengenai Pencegahan Penahanan Pesawat Udara (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Precautionary Arrest of Aircraft*) ditandatangani di Roma pada tanggal 29 Mei 1933, beranggotakan 20 negara, tidak termasuk Inggris dan Amerika Serikat.³⁵

Mengenai Definisi "*Precautionary Arrest*", terdapat dalam Pasal 2

(1) Konvensi yang menyebutkan:

"For the Purpose of this Convention Precautionary arrest includes every act, whatever its destination, whereby an aircraft is arrested, in pursuit of a private interest, by the agency of judicial or public administrative authorities, for the benefit either of a creditor, or of other owner or other person entitled to a right in rem over the aircraft, where the party on whose behalf the arrest is effected doesn't rely upon any right of seizure equivalent thereto."

Mengenai pelaksanaan (*application*) dari Konvensi dirumuskan dalam Pasal 2 (2) sebagai berikut:

³⁴ Matte, *Op.cit*, hlm 121-122.

³⁵ Diedirks-Verschoor, *Op.cit*, hlm 7.

“ where the law governing the case gives a creditor, who takes or keeps possession of an aircraft without the consent of the operator, right to retain it, the exercise of that right is, for the Purpose of this Convention, assimilated to precautionary arrest and is subject to the rules contained in this Convention.”

Sedangkan tentang Pengecualian (*exemption*) dari pencegahan penahanan daitur dalam Pasal 3, yang menyebutkan:

- (1) The Following are exempt from precautionary arrest:*
 - a) Aircraft exclusively appropriated to a state service, including the postal service, but excluding commercial service;*
 - b) Aircraft actually in service on a regular line of public transport, together with the indispensable reserve aircraft;*
 - c) Every other aircraft appropriated to the carriage of persons or goods for reward, where such aircraft is ready to start on such carriage, unless the arrest is in respect of a contract debt incurred for the purposes of journey which the aircraft is about to make, or of claim which has arisen in the course of the journey.*
- (2) The Provisions of this article do not apply to the precautionary arrest on the part of an owner dispossessed of his aircraft by an unlawful act.”*

(17) Konvensi Buenos Aires 1935

Konvensi Habana 1927 pada kenyataanya tidak mengatur tentang ketentuan-ketentuan bea-cukai yang berasal dari lalulintas udara, negara-negara Pan Amerika.³⁶ Karena itu, pada saat mengadakan Konferensi Perdagangan di Buenos Aire 19 Juni 1935, diputuskan mengadakan Konvensi tambahan. Konvensi tersebut memuat 3 pasal yang memberikan fasilitas-fasilitas bagi lalu-lintas udara antar negara Amerika, yang

³⁶ Argentina, Bolivia, Brasil, Chili, Columbia, Costa Rica, Kuba, Republik Dominika, Ekuador, El Savador, Guatamal, Haiti, Honduras, Meksiko, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Amerika Serikat, Uruguay, Venezuela.

*diratifikasi oleh Chili (dengan cara Reservasi). Ekuador, Meksiko, Nikaragua, dan Uruguay.*³⁷

(18) Konvensi Bucharest 1936

24 Januari 1936, negara anggota Perjanjian Balkan: Yunani, Turki, Yugoslavia, mengadakan Konvensi tentang penerbangan di Bucharest, isi dari Perjanjian ini adanya kesamaan dengan isi dari Konvensi Paris.³⁸

(19) Perjanjian Zemun 1937

Konferensi di Boegrad (Belgrade) Pada tanggal 18-19 September 1937, yang dihadiri Perwakilan Para Menteri Penerbangan negara Italia, Rumania, Yugoslavia, menyusun mengenai protokol tentang pembentukan dan pengoperasian mengenai rute-rute penerbangan berjadwal.³⁹

(20) Konvensi Brussel 1938

Convention for the Unification of the Certain Rules Relating to Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea) ditandatangani di Brussel September 1938, konvensi ini tidak berlaku, karena hanya Negara Meksiko yang meratifikasinya.⁴⁰

(21) Konvensi London 1939

Konvensi ini dikenal dengan Konvensi London, Inggris dan Negara-negara lain yang turut dalam perundingan tidak meratifikasinya. Hanya

³⁷ Matte, *Op.cit*, hlm 122-123.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid*, hlm 123.

⁴⁰ Shawcross and Beaumont, *Op.cit*, Vol.2, hlm 3.

Denmark yang menjadi anggota adhere, sehingga konvensi ini tidak pernah berlaku. Konvensi ini memberikan pembebasan (*exemption*) atau pembayaran kembali (*refunding*) pajak atau pungutan-pungutan wajib lainnya atas gas cair dan pelumas yang dimasukkan kedalam tangki-tangki atau bermaksud untuk mengisi kembaligas cair atau pelumas pada setiap pesawat udara yang terdaftar di setiap wilayah negara anggota.⁴¹

(22) Konvensi Chicago 1944

1. Perjanjian–Perjanjian Chicago 1944

Selama Perang Dunia II berlangsung sangat dirasakan keperluan adanya landasan baru mengenai penerbangan sipil internasional yang menjauhkan diri dari persetujuan-persetujuan yang murni regional serta membangun suatu organisasi yang bersifat universal untuk menghadapi berbagai persoalan penerbangan. Oleh karena itu, pada Konferensi Chicago pada 1 November sampai dengan 7 Desember 1944 telah ditandatangani sejumlah dokumen berupa perjanjian-perjanjian sebagai berikut:

- *The Final Act*, para Penandatanganan *Final Act* juga menyetujui untuk menerima konsep tentang 12 “*Technical Annexes*” yang dirancang untuk menghasilkan “*the largest possible degree of international standardization of Practice in many matters...important to save expeditious and aesy air navigation.*”
- *An Interm Agreement on Civil Aviation*

⁴¹ Scahwross and Beamount , *Op.cit*, Vol I, hlm 30-31.

- *A Convention on International Civil Aviation*
- *An International Air Services Transit Agreement*
- *An International Air Transport Agreement*.⁴²

2. Perjanjian Sementara tentang Penerbangan Sipil Internasional
(*Interim Agreement*)

Perjanjian ini dimaksudkan untuk mengisi kekosongan waktu sampai Konvensi utama berlaku (*come into Force*). Perjanjian ini mulai berlaku pada tanggal 6 Juni 1945, dimana telah terpenuhi 25 negara yang meratifikasi. Perjanjian ini berisi prinsip fundamental secara umum merujuk pada status hukum ruang udara dan pembentukan organisasi sementara tentang suatu lembaga diperlukan untuk mengkoordinasikan masalah teknis dan mengawasi masalah penyelenggaraan penerbangan, yaitu Organisasi Penerbangan Sipil Sementara.⁴³

Pasal 1 sampai 7 membentuk Organisasi Penerbangan Sipil Sementara (*Provisional International Civil Aviation Organization-PICAO*), yang terdiri atas Majelis Sementara (*Interim Assembly*), Dewan Sementara (*Interim Council*) dan Sekretariat dibawah Sekjen. Terpisah dari ketentuan–ketentuan yang bersifat formal dan prosedural perjanjian ini juga mengatur mengenai penerbangan di atas wilayah negara-negara anggota (Pasal 8), langkah-langkah untuk memberikan fasilitas penerbangan (Pasal 9), berbagai

⁴² Saefullah Wiradipradja, *Op.cit*, hlm 47.

⁴³ Scahwross and Beamount , *Op.cit*. Vol I, hlm 30-31.

persyaratan yang harus dipenuhi berkaitan dengan pesawat udara (Pasal 10), Pelabuhan Udara, dan Fasilitas Navigasi Udara (Pasal 11), Persiapan dan Pengaturan Operasi bersama (Pasal 12), dsb. Dengan berlakunya Konvensi Chicago pada tanggal 4 April 1947, PICAO diganti oleh Organisasi yang permanen, yaitu *Internasional Civil Aviation Organization* (ICAO).

(23) Perjanjian Bermuda 1946

Akibat kegagalan Konferensi Chicago dalam memecahkan masalah ekonomi dalam bidang penerbangan sipil Internasional berdasarkan perjanjian multilateral, dalam kasus-kasus tertentu diatur dalam perjanjian-perjanjian bilateral antara negara yang berkaitan. Salah satu yang terpenting dari perjanjian-perjanjian ini adalah perjanjian Bermuda (*Bermuda Agreement*), Februari 1946 antara Inggris dan Amerika Serikat, yang berusaha untuk mengadakan perjanjian yang menyangkut liberalisme dan proteksionisme menyangkut rute-rute dan sistem kapasitas yang sangat terbuka dengan suatu rezim tarif tertutup (Bergantung pada IATA).⁴⁴ Perjanjian Bermuda ini mempunyai arti yang sangat penting bagi penerbangan sipil, karena dia membuat formula standar bagi hak-hak lalu-lintas yang dipertukarkan dan arena itu menjadi suatu pendorong yang kuat bagi diadakannya sejumlah besar perjanjian bilateral dikemudian hari.

⁴⁴ J.G. Starke, *Op.cit* hlm 201.

(24) Konvensi Jenewa 1948

Konvensi tentang Pengangkutan Internasional atas hak-hak pada pesawat Udara (*Convention on the International Recognition of Rights in Air Craft, Geneva, 1948*), yang berlaku bagi sebelas negara, termasuk Amerika Serikat, Prancis, dan Negeri Belanda, tetapi Inggris pada saat itu belum meratifikasi ataupun turut serta. Sebenarnya, Inggris bersama-sama dengan Amerika Serikat, Perancis, dan Belgia sangat berperan dalam pembuatan naskah pertama Konvensi Jenewa pada tahun 1947 di Paris yang kemudian naskah tersebut di bahas di Montreal, dan Brussel yang akhirnya menghasilkan konsep naskah yang terperinci.⁴⁵

Konvensi ini direncanakan untuk melindungi hak-hak dalam pesawat udara yang telah diadakan/diciptakan dan dicatat/didaftar sesuai dengan hukum negara pesawat tersebut didaftarkan. Hak-hak tersebut termuat dalam Pasal 1 Konvensi ini yang menyebutkan:

(1) The Contracting States undertake to recognize:

- a) Right of Property in aircraft;*
- b) Right to acquire aircraft by purchase coupled with ossession of the air craft;*
- c) Right to possession of aircraft under leases of six months or more;*
- d) Mortgages, hypothèques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness;*

Provided that such rights

- i. Have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which he aircraft was registered as to nationally at the time of their constitution, and*

⁴⁵ Mike Komar Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*, Penerbit Alumni, Bandung, 1960, hlm 70.

- ii. *Are regularly record in a public record of the Contracting State in which the air craft is registered as to nationality.
The regularity of successive recordings in different Contracting State shall be determinate in accordance with the law of the satate where the aircraft was registered as to nationality at the time of each contracting.*
- (2) *Nothing in this Convention shall prevent the recognition of any rights in aircraft under the law of any Contracting State; but Contracting State shall not admit or recognize any right as talking priority over he rights mentioned in paragraph (1) of this article.*

(25) Perjanjian Multilateral Paris 1960

Perjanjian Multilateral mengenai sertifikat kelaikan untuk Pesawat Udara yang diimport ini (*The Multilateral Agreement Relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft*) ditandatangani di Paris pada tanggal 22 April 1960 dan telah diratifikasi oleh lima belas negara Eropa, termasuk Inggris, kemudian diikuti oleh Swedia. Perjanjian Multilateral ini mulai berlaku pada tanggal 21 Agustus 1961 dan terbuka bagi negara-negara anggota ECAC (*European Civil Aviation Confrence*).⁴⁶

Perjanjian Paris ini hanya berlaku bagi pesawat udara sipil yang dibuat atau dibangun diwilayah negara anggota perjanjian dan diimport dari salah satu negara anggota perjanjian ke negara anggota lainnya dengan syarat pesawat udara tersebut (a) dibuat sesuai dengan hukum yang berlaku, peraturan-peraturan dan persyaratan-persyaratan berkenaan dengan kelaikan udara (*airworthiness*) dari negara tempat pesawat di buat, (b) memenuhi standar minimum yang berlaku berkenaan dengan kelaikan udara sesuai dengan Konvensi Chicago, (c) dapat mengikuti persyaratan dari peraturan-peraturan operasi negara

⁴⁶ Scahwross and Beamount, *Op.cit*, hlm 37.

pengimpor, dan (d) memenuhi setiap persyaratan-persyaratan khusus lainnya yang akan diberitahukan setiap waktu selama jangka waktu Konvensi (*Article Paris-Agreement*).⁴⁷

Apabila suatu negara anggota perjanjian menerima penerapan sertifikat kelaikan udara, sehubungan dengan sebuah pesawat udara yang diimpor atau sedang diimpor ke wilayahnya dan kemudian dimasukkan dalam buku register (buku pencatatan), perjanjian mensyaratkan bahwa hal itu harus, kecuali ditentukan lain dalam perjanjian, apakah (a) membuat terjemahan sah (resmi) dari sertifikat kelaikan udara yang ada, atau (b) mengeluarkan sertifikat yang baru (*Article 2 Paris Agreement*).⁴⁸

(26) Konvensi Brussel 1960⁴⁹

Konvensi mengenai kerjasama Keselamatan Penerbangan (*The Convention Relating to Cooperation for the Safety of Air Navigation /Eurocontrol*), ditandatangani di Brussel pada tahun 1960 oleh 7 negara Eropa, yaitu Belgia, Inggris, Irlandia, Luxemburg, Belanda, Perancis, dan Republik Federal Jerman. Mulai berlaku pada 1 Maret 1963. Konvensi ini membentuk “*European Organization for the Safety of Air Navigation*” (*Eurocontrol*) yang terdiri atas komisi Permanen untuk keselamatan Penerbangan (*Permanent Commission for the Safety of Air Navigation*) dan Badan Pelayanan lalulintas Udara (*Air Traffic Services Agency*). Tujuan Konvensi ini adalah untuk mendorong penggunaan dan

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*

pemasangan serta pengoperasian fasilitas-fasilitas untuk terjaminnya keselamatan penerbangan dan untuk memastikan terselenggaranya lalulintas penerbangan yang cepat dan teratur. Konvensi ini dilengkapi dengan Protokol tambahan pada Tahun 1970 yang mulai berlaku pada tanggal 1 Agustus 1972, dan diratifikasi oleh Negara Peserta Konvensi.

(27) Perjanjian Internasional Paris 1967⁵⁰

Anggota Perjanjian Internasional tentang prosedur untuk menetapkan tarif Penerbangan Berjadwal (*The International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tarrifs for Secheduled Air Service*), yang terdiri dari 14 Negara, diantaranya adalah Austria, Belgia, Denmark, Finlandia, Inggris, Irlandia, Italia, Belanda, Norwegia, Portugal, Prancis, Spanyol, Siprus, Swedia, dan Yunani. Perjanjian ini ditandatangani di Paris 10 Juli 1967 dan berlaku pada tanggal 30 Mei 1968. Tujuan dari Perjanjian ini adalah menetapkan ketentuan tentang tarif yang diterapkan pada penerbangan Internasional berjadwal antara 2 negara anggota perjanjian jika diantara mereka tidak ada perjanjian bilateral, atau jika perjanjian bilateral ada, tidak berisi klausula tentang tarif. Perjanjian ini juga mengganti klausula-klausula tarif dari setiap perjanjian bilateral yang sudah ada sepanjang perjanjian tersebut masih berlaku diantara 2 anggota.

⁵⁰ *Ibid.*

(28) Perjanjian Multilateral Brussel 1970⁵¹

Perjanjian Multilateral tentang penggabungan biaya Rute (*Multilateral Agreement Relating to Collection of Route Changes*), ditandatangani di Brussel pada tanggal 8 September 1970 dan tidak berlaku lagi sejak tanggal 15 Desember 1971. Anggota dari Perjanjian ini adalah 7 anggota Konvensi *Eurocontrol (International Convention relating to Cooperation for the Safety of Air Navigation, Brussel 1960)* diantaranya adalah Belgia, Inggris, Irlandia, Luxemburg, Belanda, Perancis, dan Republik Federal Jerman. Perjanjian ini menetapkan bahwa para pihak sepenuhnya menyetujui untuk menggabungkan pembayaran biaya selama dalam perjalanan, fasilitas penerbangan dan pelayanan diruang udara yang termasuk kewenangannya dijadikan satu macam pembayaran (*a single charge*), yaitu sebagai pembayaran atas jasa pelayanan. Pada Pasal 1 *Brussel Agreement* menyatakan bahwa:

- a) *The Governments shall established charges for the use of route air navigation facilities and services in the air space falling within their competence, in accordance with the measures unanimously agreed by their Representatives acting in their dual capacities as national authorotoes and as member of the Commission.*
- b) *These Charges shall constitute the remuneration for the services rebdered.*
- c) *The charges relating to the use of air navigation facilities and services in the upper and lower airspaces shall constitute a single charge.*

⁵¹Shawcross and Beaumont , *Op.cit*, Vol.1, hlm 38.

(29) *Open Skies Policy*

Sebagai kelanjutan dari *Bermuda Agreement* di atas, sekitar 2,5 Dekade terakhir terdapat perubahan yang signifikan dalam pengatura penerbangan sipil di beberapa negara maju, yaitu dengan berkembangnya konsep liberalisasi ketentuan-ketentuan di bidang Industri Penerbangan Internasional.

Tren baru ini dikenal dengan Konsep *Open Skies Policy*. Secara sederhana konsep *Open Skies* ini berarti bahwa segala sesuatu diperbolehkan, kecuali yang secara tegas dilarang. Artinya kebebasan pengangkutan udara, dan kebebasan untuk melakukan usaha, kecuali apabila ditentukan pada waktu dan tempat tertentu dilakukan untuk melakukan penerbangan. Dengan kata lain, *Open Skies Policy* adalah kebebasan untuk terbang di atas wilayah setiap negara dengan menggunakan pesawat udara sipil yang mengangkut penumpang dan bagasi mereka, kargo, dan surat dengan membayar, untuk mendarat di wilayah setiap negara atas dasar alasan-alasan teknis dan operasional, serta untuk menaikkan dan menurunkan muatan tanpa memperhatikan tempat penerbangan dan tempat tujuan penerbangannya.

Berdasarkan ketentuan Konvensi Chicago 1944, dalam bidang pengangkutan udara kegiatan apapun dilarang di atas wilayah suatu negara, kecuali untuk melakukan kegiatan penerbangan tertentu yang telah diberikan izin khusus.

Dengan demikian *Open Skies Policy* merupakan kebijakan Internasional yang bertujuan untuk liberalisasi tentang ketentuan-ketentuan di Bidang Perindustrian Penerbangan Internasional, khususnya di bidang penerbangan komersial, misalnya membuka pasar bebas bagi industri perusahaan penerbangan.

Secara lebih jelas dan terperinci tentang apa dan bagaimana *Open Skies* ini, diuraikan oleh Henry Wassenbergh⁵² dalam bukunya *Principles and Practices in Air Transportation*, sebagai berikut:

- a) *Any Designited air carrier of a party shall be entitled to operate and offer to the public any kind of air service at any frequency with any kind of aircraft in any configuration on any route at any cost-related price to, from, via or within the territory of the other Party Parties, in any manner it chooses, subject only to Internatioanlly agreed and standardized safety, security, and environmental requirements, and;*
- b) *The carriage of any traffic by any air service or on any air service in combination with any other party or parties shall be freely permitted to designated ait carries of aParty, on condition that the contract of carriage includes the internationally agreed and standardized provisions.*
- c) *Any designated air carrier of a Party shall receive nationl treatment and full-doing business rights in the territory of the other party or parties.*
- d) *A designated air carrier of a Party shall be considered as a carrier holding a licenseissued by that Party accordance with internationally agreed and standardized criteria, and having its registered office the territory of that Party. And finally;*
- e) *All Commercial operations of Designited air carriers shall be subject to interntionally agrred and satandardized rules of healthy competition.*

The primary objectives of open skies policy are:

- a) *To Liberalize the rules for international aviation markets and minimizes governmental intervention;*
- b) *To adjust the regime under which military and other state besed flights may be permitted.*⁵³

⁵² Henri Wassenbergh, *Principles and Practicees in Air Transportation*, Les Presses ITA, Paris, 1993, hlm 63-64.

⁵³[http://Wikipedia.org/wiki/Open_skies\(8/12/2016\)](http://Wikipedia.org/wiki/Open_skies(8/12/2016)).

Amerika Serikat merupakan pelopor diadakannya *Open Skies Agreements* yang telah dimulainya sejak 1979. Pada tahun 1982 telah ditandatangani 23 perjanjian bilateral tentang penerbangan diseluruh dunia, pada umumnya dengan negara-negara kecil, kemudian diikuti oleh perjanjian-perjanjian dengan beberapa negara Eropa secara Individual pada tahun 1990-an.⁵⁴

Pada tahun 1992 suatu langkah besar telah dilakukan oleh Amerika Serikat dengan Belanda pada saat mereka menandatangani *Open Skies Agreement* yang pertama, meskipun ada keberatan dari pihak Uni Eropa. Persetujuan tersebut memberikan kepada kedua negara hak untuk mendarat tanpa batas diwilayah mereka, menggantikan hak mendarat yang sebelumnya yaitu pada tempat tertentu yang diizinkan.

Pada tahun 2001 Amerika Serikat menandatangani Perjanjian Multilateral tentang Liberalisasi Pengangkutan Udara Internasional (*Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation-MALIAT*) dengan Brunei, Chile, New Zealand, dan Singapore, kemudian diikuti oleh Samoa, Tonga, dan Mongolia. Selanjutnya, pada tahun 2007 Pemerintah Amerika Serikat mengadakan perundingan dengan Komisi Eropa, sebagai badan supranasional, dari suatu Masyarakat "*Air Services Agreement*" yang beranggotakan 27 Negara. Perjanjian Uni Eropa-Amerika Serikat tentang *Open Skies* ini

⁵⁴*Ibid.*

merupakan salah satu dari yang sangat signifikan diantara perjanjian-perjanjian *open skies* yang diadakan ada akhir-akhir ini yang meliputi dua per tiga pasar dunia terbesar dibidang penerbangan sipil.⁵⁵

Perjanjian *Open Skies* tersebut telah memperluas dengan cepat sekali penerbangan Internasional untuk penumpang dan kargo dan ke Amerika Serikat, dan sekaligus mendorong peningkatan perjalanan dan perdagangan, meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas tinggi serta pertumbuhan ekonomi.⁵⁶

Perjanjian-perjanjian *Open Skies* berjalan dengan menghapuskan campur tangan pemerintah dalam pengambilan keputusan dibidang penerbangan di rute-rute, kapasitas, dan penentuan harga, kebebasan pengangkutan untuk memberikan kepada para konsumen lebih banyak yang dapat dinikmati, lebih menyenangkan, dan lebih efisien dalam penerbangan. *Open Skies Policy* Amerika berjalan seiring dengan globalisasi penerbangan. Dengan membolehkan pengangkut udara untuk menembus masuk ke pasar mitranya dan hak untuk terbang ke semua titik antara dan di luarnya (*all intermediate and beyond points*), *open skies agreement* memberikan fleksibilitas operasional yang maksimal kepada perusahaan-perusahaan penerbangan. Amerika serikat telah mengadakan *Open Skies Agreements* dengan lebih dari 90% mitra dari setiap bagian di dunia dan pada setiap tingkat perkembangan ekonomi.⁵⁷

⁵⁵www.state.gov/e/eeb/tra/ata/U.S.Department-of-Transportation diakses pada tanggal 8 Desember 2016.

⁵⁶*Ibid.*

⁵⁷*Ibid.*

Kebijakan *Open Skies* ini jelas, secara ekonomis sangat menguntungkan negara-negara yang memiliki atau mengausai Industri penerbangan yang sudah maju. Mereka mampu dalam penyelenggaraan penerbangan Internasional komersial dengan rezim liberalisasi yang memberlakukan prinsip persaingan bebas dan sehat antara perusahaan-perusahaan penerbangan dunia dan bebas dari intervensi pemerintah. Tentu saja hal ini menjadi tantangan yang sangat serius bagi perusahaan-perusahaan penerbangan dari negara-negara yang sedang berkembang yang belum mampu mengimbangi negara-negara maju. Mereka masih menghadapi beberapa kendala, mulai dari bidang manajemen, keuangan, sumber daya manusia, dan sebagainya yang masih serba kekurangan.

Melihat fenomena tersebut, harus diwaspadai, pelaksanaan *Open Skies Policy* ini, jangan sampai menjurus kearah monopoli dalam penyelenggaraan penerbangan sipil Internasional oleh perusahaan-perusahaan penerbangan besar dari negara-negara maju saja. Untuk turun dalam persaingan bebas dalam rezim *Open Skies* diperlukan dalam keadaan yang seimbang,⁵⁸ diantara para pihak yang berkecimpung dalam bisnis Industri penerbangan. Kalau tidak, perusahaan penerbangan yang kuat akan melindas perusahaan penerbangan yang lemah, sehingga dunia penerbangan sipil akan dikuasai hanya oleh perusahaan-perusahaan raksasa, artinya terjadi monopoli dalam bidang angkutan

⁵⁸“ A balance situation would exist when Each State could and Would Participate in International air Transportation according to its fitness, willingness and ability”. Lihat H.A. Wassenbergh, *Public International Air Transportation Law In New Era*, Kluwer, The Netherlands, hlm 126.

penerbangan udara Internasional. Hal ini, tentu bertentangan dengan ide liberalisasi itu sendiri, yaitu ruang kesempatan yang sama kepada setiap pelaku bisnis penerbangan.

2. Sejarah Penerbangan di Indonesia

(1) Penerbagan Militer

Langkah awal kedirgantaraan di Indonesia dimulai sejak zaman Hindia Belanda, yaitu pada tahun 1980 ketika di Batavia dan di Aceh dilakukan penerbangan balon (*ballonvaarten*) dan telah berjalan dengan memuaskan. Peristiwa tersebut merupakan percobaan pertama yang dilakukan oleh KNIL (*Koninkrijk Nederlands Indisch Leger*) dibidang penerbangan. Setelah itu, Pemerintah Hindia Belanda secara bersungguh-sungguh merencanakan untuk mengadakan pengembangan yang dimulai pada tahun 1913 mengadakan uji coba terbang di atas Surabaya dengan sebuah pesawat yang didatangkan dari Negeri Belanda yang diangkut dengan kapal laut. Kemudian setelah Perang Dunia I meletus, Pemerintah Hindia Belanda perlu membentuk satuan udara didalam tentaranya, sehingga akhirnya dibentuk jurusan uji terbang (*Proefvliegafdeling*) yang kemudian diubah menjadi *Militaire Luchtvaart* (ML) yang berkedudukan di Kalijati Subang pada *Luchtvaart Dienst* (MLD). Keduanya merupakan bagian dari tentara Hindia Belanda. Ternyata, kegiatan kedua badan tersebut tidak memuaskan karena yang digunakannya adalah pesawat udara sipil (*burgervliegthuigen*) yang

sudah ketinggalan zaman, kemudian dibentuk suatu komisi khusus yang dikirim ke Amerika Serikat untuk melihat pasaran pesawat terbaru.

Setelah komisi tersebut berkeliling selama tiga bulan, akhirnya membeli 2 buah pesawat *Hydro Glenn Martin* yang berkekuatan 125 pk motor *Hale Scot*, dan tiba di Tanjungpriok tanggal 15 Oktober 1915. Pada tanggal 6 November 1915 siang hari dilakukan penerbangan yang merupakan penerbangan militer pertama di Hindia Belanda. Dibelinya *Pesawat Hydro* karena waktu itu masih disanksikan pesawat yang *non-hydro* dapat terbang didaerah tropis, sehingga mengeluarkan uang percuma untuk membangun lapangan terbang didarat. Pada Bulan September 1916 datang lagi 2 buah pesawat baru *Glenn Marting TT*, dilengkapi dengan motor 90 pk *Hall Scott*. Ternyata, pesawat tersebut tidak dapat terbang dengan membawa penumpang, alasannya karena ada pengaruh cuaca tropis terhadap mesin.

Pada bulan April 1917 direncanakan untuk mendatangkan 12 Pesawat udara yang dipesan dari Amerika Serikat, tetapi karena berkecamuknya perang di Eropa pembelian tersebut tidak segera direalisasikan. Setelah direalisasikan, pembelian tersebut terdiri atas 4 buah pesawat untuk latihan, dan 8 buah pesawat untuk keperluan pengintaian. Seluruh pesawat diuji coba di Tanjungpriok, dan kemudian diubah menjadi pesawat yang dioperasikan meelalui lapangan terbang didarat. Lapangan udara di Kalijati, pada waktu itu dianggap sebagai lapangan untuk mendidik calon penerbang.

Berdasarkan pemikiran untuk kepentingan dimasa depan, Pemerintah Hindia-Belanda merintis penerbangan di masa depan, Pemerintah Hindia Belanda. Pada Bulan Oktober 1924, sebuah pesawat *Fokker F-7* yang *take-off* dari Amsterdam menuju Batavia, membutuhkan waktu 55 Jam, dan harus singgah (*stopover*) di 20 kota, bahkan di Bulgaria terpaksa harus tinggal 3 hari untuk di servis. Pada Tahun 1930an lama penerbangan sudah dapat dipersingkat menjadi 6 hari, yang jauh lebih cepat dengan kapal laut yang memerlukan waktu sekitar 30 hari atau lebih.

Setelah perang Dunia I berakhir, kesempatan untuk memperoleh persenjataan bagi Pemerintah Hindia Belanda, terbuka lagi. Pemerintah Hindia Belanda membeli pesawat Udara dari Inggris 24 buah, 12 *Avro 130* pk *Clerget* rotasi motor dan 12 *De Havviland 240* pk *Sideley*.

Pada tahun 1914, Angkatan Udara (*Millitaire Luchtvaart*) Hindia Belanda menyatakan setiap lapangan akan dijadikan lapangan udara. Setelah itu, ternyata banyak pesawat udara bertengger di padang rumput kering. Tempat-tempat itu kemudian dipilih menjadi lapangan udara, Lapangan Udara Kalijati, pada tahun 1939, digunakan oleh Angkatan Udara Hindia Belanda. Lapangan Udara yang lainnya juga dibangun di beberapa lokasi wilayah di Indonesia.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya, Bangsa Indonesia yang jadi Tentara Udara Hindia Belanda tersebut kemudian menjadi cikal bakal Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU)

seperti Wardiman Wirjosaputro, Surjadi Surjadarma, Sambudjo Hurip, Adjisutjipto, Husein Sastranegara, Murkidjo, Sojono, Badjuri, Sunarko, Harjono, Halim Perdanakusumah, Tugjo, dll.

(2) Penerbangan Sipil

Perkembangan penerbangan Sipil pertama terjadi pada Tanggal 19 Februari 1913 dengan menggunakan pesawat Udara *Fokker* dan dikemudikan oleh *J.W.E.R Hilgers*, di atas Surabaya. Peristiwa tersebut ternyata bukan saja merupakan peristiwa kecelakaan pertama yang terjadi di Indonesia, karena pesawat yang dikemudikan *Hilgers* tersebut jatuh di desa Beliwari, dekat Surabaya.⁵⁹

Sedangkan perusahaan penerbangan (transportasi udara) domestik yang pertama di Hindia Belanda adalah KNILM (*Kononlijke Nederlands-Indische Maatchappij*) didirikan pada perusahaan patungan *Deli-Maatchappij*, *Nederland Handel*, KLM, dan perusahaan-perusahaan lain yang mempunyai kepentingan di Hindia Belanda, dengan modal sebesar 5.000.00 Gulden. Pada hari itu, transportasi udara pertama dibuka di Batavia dan Bandung, serta antara Batavia dan Semarang, dengan Frekuensi masing-masing satu kali dalam satu hari dengan jarak penerbangan 500 km. Pesawat yang digunakan adalah *Fokker F-7S*.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, sejarah perkembangan transportasi nasional dimulai di Aceh, ditengah-tengah kancah revolusi fisik mempertahankan

⁵⁹ Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008, hlm 19.

kemerdekaan. Rakyat Aceh berupaya mengumpulkan dana sumbangan guna membeli sebuah pesawat udara, dan berhasil membeli sebuah Dakota DC-3 yang diberi nama “*Seulawah*” dengan No. RI-001. Pada saat itu “*Seulewah*” digunakan untuk menjembatani Pulau Jawa dan Sumatra dalam rangka menembus *blockade* Belanda. Pada tanggal 26 Januari 1949. “*Seulewah*” mendarat di pelabuhan Udara Ingaldon, Rangoon, untuk memulai usaha-usaha komersial, yaitu dalam bentuk carter. Setelah mendapat Lisensi dari pemerintah Burma, pesawat tersebut didaftarkan sebagai “*Indonesia Ariways*”, dan merupakan perusahaan penerbangan pertama sejak Indonesia merdeka. Operasi “*Indonesia Airways*” di Burma berhenti pada awal tahun 1950.⁶⁰

Pada tahun 1950 itu juga didirikan perusahaan penerbangan baru, yang merupakan perusahaan patungan antara KLM *Royal Dutch Airline* dan Pemerintah Indonesia, dan diberi nama Garuda Indonesia NV, dengan modal awal 30.000.000,00 Gulden, Pemerintah Indonesia dan KLM masing-masing 50%. Pada tahun 1954, KLM memindahkan seluruh sahamnya kepada Pemerintah Indonesia. Sejak saat itu *Indonesia Airways* menjadi perusahaan penerbangan nasional sepenuhnya, dan merupakan pembawa bendera Indonesia dalam penerbangan Internasional.

Perusahaan Transportasi Udara, milik negara yang kedua adalah Merpati Nusantara *Airlines*, yang didirikan pada tahun 1962. Tujuan

⁶⁰*Ibid*, hlm 20.

didirikannya Merpati adalah untuk menghubungkan kota-kota kecil dengan kota-kota besar di dalam negeri, seperti ibukota antar Provinsi dan Ibukota Kabupaten, disamping melaksanakan “penerbangan perintis” untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil dengan kota besar (*feeder line*). Dewasa ini Merpati juga secara terbatas, melayani penerbangan Internasional dan Regional.⁶¹

Disamping kedua perusahaan milik negara di atas, kini sudah banyak sekali perusahaan transportasi udara milik swasta, yang melayani penerbangan baik domestik maupun Internasional.

C. Sumber Hukum Ruang Udara

Sumber Hukum Internasional secara umum diatur dalam Statuta Mahkamah Internasional (*Statute of International Court of Justice*) pada Pasal 38 (1), yang menyatakan:

“ The Court, whose function is to do decide in accordance with international law such disputes as are submitted to it, shall apply:

- a) International Convention, weather general or particular, establishing rules expressly recognized by the contracting States;*
- b) Internationally Custom, as evidence of a general practice accepted as law;*
- c) The general principles of law recognized by civilized nations;*
- d) Subject to the Provisions of Article 59⁶², Judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary means for the determination of rules of law.”*

Adapun pengaturan hukum udara secara internasional adalah sebagai berikut:

⁶¹ *Ibid*, hlm 21.

⁶² *Article 59 Provides that the Decission of Court has no binding force except between the parties and in respect of the particular case.*

(1) Konvensi Paris 1919

Beberapa bulan sebelum ditanda tangannya perjanjian perdamaian di *versailles*, Dewan tertinggi dari Konferensi perdamaian memutuskan untuk mengadakan suatu panitia penerbangan dan memberi tugas kepadanya untuk menyiapkan suatu peraturan guna mengatur lalu lintas udara internasional dimasa yang akan datang. Pekerjaan yang dilakukan panitia telah menghasilkan suatu perjanjian penerbangan, yang ditandatangani di Paris pada tanggal 13 oktober 1919 oleh 27 negara. Perjanjian Paris ini merupakan cikal bakal dari lahirnya Konvensi Chicago. Konferensi Paris 13 Oktober 1919 yang diikuti oleh 27 negara menghasilkan Konvensi Paris 1919 (*Paris Convention*). Pasal 1 Konvensi Paris 1919 mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Konsekuensinya adalah negara diberi hak untuk mengatur maskapai penerbangan yang beroperasi di wilayah udara mereka.⁶³

Ratifikasi Konvensi Paris berjalan sangat lambat karena ada beberapa ketentuan yang tidak atau kurang disetujui oleh negara peserta konferensi, antara lain ketentuan yang menyangkut hak lintas seperti yang terdapat pada Pasal 5:

“...no contracting State shall, except by a special and temporary authorization, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State”.

⁶³ Pasal 1 Konvensi Paris 1919: *“The High Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty the air space above its territory.*

Pasal ini hendak menegaskan bahwa ada pembatasan terhadap masalah lintas. Pembatasan tersebut mempunyai hubungan dengan kriteria keanggotaan suatu negara terhadap konvensi. Jadi, negara yang menjadi anggota Konvensi mempunyai wewenang membatasi penerbangan pesawat udara negara lain yang bukan anggota Konvensi, melalui wilayah udara negara anggota Konvensi.⁶⁴

Selanjutnya hal penting lain yang perlu diperhatikan adalah ketentuan Pasal 2 Konvensi Paris yang menyatakan:

“Setiap Negara melakukan di masa damai untuk sesuai kebebasan lintas damai di atas wilayahnya dengan pesawat dari kontraktor lain Serikat , asalkan kondisi yang ditetapkan dalam Konvensi ini yang diamati. Peraturan yang dibuat oleh Negara kontrak untuk pengakuan atas wilayahnya dari pesawat dari kontraktor lain Serikat harus diterapkan tanpa pembedaan kebangsaan”.

Ketentuan Pasal 2 ini mengandung arti bahwa masalah lintas diberikan kepada pesawat udara komersial dan non-komersial, tetapi dalam batas pesawat udara negara anggota Konvensi saja. Dengan demikian, pesawat udara negara anggota Konvensi berhak melintasi wilayah udara negara anggota Konvensi yang lain tanpa terlebih dahulu mendapat izin pemerintah negara yang disebut terakhir.⁶⁵

(2) Konvensi Chicago 1944

Menjelang berakhirnya perang dunia II, pemerintah Amerika Serikat yang pada waktu itu dijabat oleh Presiden Roosevelt telah mengambil

⁶⁴ Frans Likada, *Masalah Lintas di Ruang Udara, Binacipta*, Bandung, 1987, hlm 8.

⁶⁵ *Ibid.* hlm 9.

inisiatif untuk mengundang berbagai negara, baik negara-negara sekutunya maupun negara-negara netral di Eropa dan Asia, kecuali Negara Amerika Latin untuk menghadiri suatu konferensi di Chicago, yang bertujuan menyusun ketentuan-ketentuan bersama yang baru mengenai lalu lintas udara sipil internasional dan mengganti perjanjian yang telah ada sebelumnya yakni Perjanjian Paris. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang merupakan penegasan dari Konvensi Paris 1919, menyatakan “Negara mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya”. Pasal ini mengatur tentang kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta konvensi di ruang udara di atas wilayahnya.

Walaupun konsep kedaulatan bukan merupakan prinsip ekonomi, karena lebih tepat disebut konsep politik, namun demikian dari Pasal 1 Konvensi ini dapat ditarik suatu konsekuensi ekonomi yang penting, bahwa setiap negara memiliki hak untuk menutup ruang udara di atas wilayahnya dari usaha komersial yang dilakukan oleh negara asing. Dengan cara ini suatu negara dapat melakukan monopoli angkutan udara untuk ke dan dari wilayahnya. Oleh karena itu, demi menjamin terciptanya ketertiban lalu lintas penerbangan sipil internasional diperlukan kesediaan negara-negara untuk membuat perjanjian internasional baik bilateral, regional, plurilateral maupun multilateral mengenai hak-hak komersial.

Pasal 5 Konvensi menyatakan:

“Setiap Negara kena setuju bahwa semua pesawat dari kontraktor lain Serikat, menjadi pesawat tidak bergerak di bidang jasa penerbangan internasional dijadwalkan berhak, tunduk pada ketaatan terhadap ketentuan Konvensi ini, untuk membuat penerbangan ke atau transit non-stop di nya wilayah dan membuat berhenti untuk tujuan non-lalu lintas tanpa perlu mendapatkan izin sebelumnya, dan tunduk pada hak Negara diterbangkan lebih membutuhkan arahan. Setiap Negara tetap berhak, karena alasan keselamatan penerbangan, membutuhkan pesawat yang ingin melanjutkan lebih daerah yang tidak dapat diakses atau tanpa fasilitas navigasi udara yang memadai untuk mengikuti ditentukan rute, atau untuk mendapatkan izin khusus untuk penerbangan tersebut. Pesawat tersebut, jika terlibat dalam pengangkutan penumpang, kargo, atau surat untuk remunerasi atau menyewa pada selain layanan udara internasional terjadwal, juga harus, tunduk pada ketentuan Pasal 7, memiliki hak istimewa untuk mengambil atau pemakaian penumpang, kargo, atau surat, tunduk pada hak setiap Negara di mana embarkasi atau debit tersebut dilakukan untuk memaksakan peraturan-peraturan tersebut, kondisi atau keterbatasan karena dapat mempertimbangkan diinginkan”.

Pasal 5 menyatakan bahwa penerbangan *non-schedule* yang melintasi batas wilayah negara, baik penerbangan yang bersifat *non-traffic* maupun penerbangan *traffic* yaitu mengangkut dan menurunkan barang atau surat, harus mendapatkan izin dari negara kolong dan selama penerbangan diharuskan mematuhi semua peraturan yang ditetapkan negara kolong. Pasal ini erat kaitannya dengan pertukaran hak-hak komersial untuk penerbangan *non-schedule* internasional.

Sedangkan Pasal 6 Konvensi mengatur tentang penerbangan terjadwal internasional yang menyatakan bahwa: Tidak ada layanan udara internasional yang dijadwalkan dapat dioperasikan di atas atau ke dalam wilayah Negara kontrak, kecuali dengan izin khusus atau otorisasi lainnya dari negara tersebut, dan sesuai dengan ketentuan izin atau otorisasi tersebut.

Pasal ini secara tegas menyatakan bahwa penerbangan sipil yang melayani pengangkutan terjadwal internasional (*schedule international*) hanya dapat beroperasi apabila sebelumnya telah diberikan izin berupa suatu "*permission*" atau pemberian hak lainnya oleh negara yang melintasi rute penerbangannya. Dengan perkataan lain, pengoperasian angkutan udara terjadwal internasional memerlukan adanya perjanjian antar negara, baik secara bilateral maupun secara multilateral. Adapun 6 (enam) dokumen hasil Konferensi Chicago, yaitu:

1. *The Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention 1944).*
2. *International Air Services Transit Agreement (IASTA).*
3. *International Air Transport Agreement (IATA).*
4. *Draft of 12 Tehnical Annexes (Annex 1 – 12).*
5. *Standard form of Bilateral Agreement (Chicago Form Agreement).*
6. *The Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO).*

Sembilan puluh enam pasal dari konvensi ini menetapkan hak-hak khusus dan kewajiban-kewajiban bagi semua negara-negara peserta. Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dengan anggota berjumlah 152 negara termasuk Indonesia, dinilai mengandung kelemahan. Salah satu kelemahannya adalah adanya pertentangan kepentingan antara penegakan kedaulatan negara secara maksimal dengan kekerasan senjata yang berlawanan dengan kepentingan melindungi keselamatan jiwa manusia di dunia penerbangan sipil. Sehingga pada tanggal 10 Mei 1984 di Montreal telah ditandatangani protokol yang merubah Konvensi Chicago (*Amandement*

to *Chicago Convention 1944*) dengan memasukkan Pasal 3 Bis, mengenai:

1. Kewajiban hukum untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil (kemanusiaan).
2. Negara berhak memerintahkan pesawat udara sipil pelanggar untuk mendarat di bandar udara yang ditentukan
3. Negara diminta menggunakan prosedur pencegahan (*Interception*) terhadap pesawat udara sipil.
4. Setiap pesawat udara sipil harus mematuhi instruksi yang diberikan oleh pesawat udara negara yang melakukan pencegahan.
5. Setiap negara harus menetapkan dalam perundang-undangan nasionalnya ketentuan hukum yang berat bagi para pelaku dan operator pesawat udara sipil, yang dengan sengaja bertentangan dengan Konvensi ini.

Dalam melakukan penyergapan harus diperhatikan tata cara sebagaimana diatur dalam *Attachment* dari *Annex 2 Rules of the Air*. Untuk menjamin adanya tingkat keselamatan yang optimal bagi penerbangan maka negara melalui ICAO menetapkan standard dan *recommended practices* untuk bisa diikuti oleh setiap negara dalam menyelenggarakan pengendalian ruang udara di atas wilayah kedaulatannya. Bila terdapat negara yang dalam menentukan pengendalian ruang udara di atas wilayah kedaulatannya berlainan dari

standar yang ditetapkan ICAO, maka negara tersebut wajib memberitahukan perbedaannya tersebut kepada ICAO sehingga bisa diketahui oleh negara-negara lain. Daftar negara-negara yang mempunyai perbedaan pengaturan dari standar ICAO beserta isi perbedaannya dicantumkan dalam suplemen annex yang bersangkutan. Sedangkan bagi penerbangan di atas wilayah yang tidak termasuk kedaulatan suatu negara (laut lepas), ICAO menetapkan aturan ketentuan pengaturan penggunaan ruang udara (*annexes*) yang direkomendasikan untuk diikuti oleh semua negara.

(3) Perjanjian Warsawa Tahun 1929

Pada tanggal 12 oktober 1929 di Warsawa ditandatangani suatu perjanjian yang lengkapnya bernama "*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*", yang lebih dikenal dengan sebutan "Perjanjian Warsawa". Perjanjian ini mengatur ketentuan-ketentuan mengenai limit tanggung jawab ganti rugi, antara lain dua hal pokok, yaitu:⁶⁶

1. Mengenai Dokumen Angkutan Udara;
2. Mengenai masalah tanggung jawab pengangkut udara Internasional.

⁶⁶ Jambilawclub.blogspot.co.id/2011/01/sekelumit-tentang-hukum-udara-nasional.html (diakses tanggal 1 Maret 2016).

D. Kebebasan dan Kedaulatan Negara di Ruang Udara

Setelah perang Dunia pertama (1914) satu-satunya aspek hukum udara yang menjadi perhatian serius para ahli hukum hampir disetiap negara, terutama para ahli hukum Inggris, adalah ketentuan–ketentuan Hukum Internasional Publik dan Hukum Perselisihan (*Conflict of Laws*).

Yang menjadi kontroversi terpusat pada masalah kedaulatan negara di ruang udara (*Sovereignty in the air*) yang pada dewasa ini tidak perlu lagi dilanjutkan, kecuali sejumlah perdebatan teori–teori utama.⁶⁷

Secara umum dilaut bebas, sudah diakui bahwa ruang udara adalah bebas.⁶⁸ Namun, dalam hal ruang udara di atas daratan, termasuk perairan pedalaman dan laut territorial, terjadi perdebatan antara berbagai teori, yang dapat dikelompokkan kedalam 4 teori.⁶⁹

- a. *Teori Pertama, bahwa ruang udara adalah bebas, kecuali hak-hak negara yang diperlukan demi kepentingan keamanannya sendiri. Teori ini, yang selalu digandengkan dengan nama pelopornya, Fauchille, telah diterima oleh Institute Hukum Internasional (The Institute of International Law) pada tahun 1906. Teori ini terutama berdasarkan pada argumen secara fisik tidak dapat dikuasai karena dia tidak dapat secara nyata dan terus menerus dikuasai atau ditempati (Occupied). Alasan ini secara substansi sama dengan salah satu teori yang dikemukakan oleh Grotius dalam hal kebebasan di laut. Kedaulatan mengandung arti kemungkinan penguasaan atau pendudukan (Occupation), sehingga dipertanyakan bahwa karena pendudukan diruang udara ada kedaulatan. Meskipun demikian, kedaulatan tidak selalu*

⁶⁷ Lord McNair, *Op.cit*, hlm 4.

⁶⁸ Geodhuis, *Civil Aviation after the war* 1942 xxxvi, American Journal of International Law, hlm 596-613.

⁶⁹ Lord McNair, *Op.cit*. hlm 4-5.

mengharuskan kehadiran yang terus menerus seperti penguasaan/pemilikan dalam hukum perdata. Suatu negara dapat melaksanakan kedaulatannya atas padang pasir yang sangat luas, atau sebuah puncak gunung yang tidak berpenduduk, jika secara defacto menngawasi atau menguasai dan dalam keadaan terdapat ancaman terhadap keamanan dapat menangani atau menumpas setiap kekacauan di dalam negeri (internal) dan memukul untuk mundur serangan dari luar. Dalam arti bahwa suatu negara dapat menguasai atau mengawasi ruang udara di atasnya,

- b. Teori kedua, bahwa berdasarkan analogi dengan lajur laut (maritime belt) atau perairan territorial, bahwa di atas daratan dan perairan (laut) dari setiap negara terdapat suatu daerah yang lebih rendah dari ruang udara territorial dan daerah yang lebih tinggi dan yang tak terbatas yang merupakan ruang udara bebas.*
- c. Teori ketiga, bahwa suatu negara mempunyai kedaulatan yang lengkap (complete sovereignty) diruang udara yang berada dibawah kekuasaannya sampai ketinggian yang tak terbatas, jadi menerapkan maksum cogus est solum dalam arti yang sederhana.*
- d. Teori keempat adalah, dari teori ketiga dengan menambahkan hak lintas damai (innoncent passage) bagi pesawat udara non-militer asing.*

Pengakuan kedaulatan atas ruang udara di atasnya diatur dalam Konvensi Chicago 1944, dalam Pasal 1 menyatakan bahwa: *“The Contracting States Recognize that every State has Complate and Exclsive sovereignty over the airspace above its territory.”*

Pengakuan atas kedaulatan yang *“complete and exclusive”* dari setiap negara atas ruang udara (*air space*) di atas wilayahnya. Kata *“complete”* dan *“exclusive”* secara tidak langsung mempertegas kenyataan bahwa kedaulatan diruang udara ini berbeda dengan kedaulatan di laut territorial dalam hukum laut, karena dalam hukum udara tidak dikenal adanya hak lintas damai (*a right of innoncent passage*). Tidak ada kebebasan udara di atas suatu negara, yang ada hanya

kebebasan udara di atas laut lepas (*high seas*) atau di atas wilayah takbertuan (*terra nullius*).

Dalam Konvensi Chicago 1944, pada hakikatnya hanyalah berupa penegasan kembali terhadap kedaulatan setiap negara, bukan pengakuan terhadap kedaulatan setiap negara peserta konvensi.

Mengenai penjelasan tentang Wilayah Negara (*Territory*) diatur dalam Pasal 2 Konvensi ini, yang menyatakan sebagai berikut:

“....the territory f a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent there to under the souverignty,suzeraintly or mandate of Such State.”

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat atau wilayah dimana penelitian tersebut akan dilaksanakan. Adapun tempat atau lokasi penelitian dalam rangka penulisan skripsi ini adalah kota Makassar, sesuai dengan instansi yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh penulis. Adapun secara khusus, penulis menetapkan lokasi penelitian di beberapa tempat yaitu :

1. Perpustakaan Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.
3. Dinas Perhubungan Pemerintah Povinsi Sulawesi Selatan.
4. Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional II (Kosekhanudnas II).

Pemilihan lokasi penelitian ini atas dasar instansi tersebut berkaitan langsung dengan masalah yang dibahas dalam pembuatan skripsi nanti.

B. Jenis dan Sumber Data

Adapun sumber data yang kelak menjadi sumber informasi yang digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini adalah:

1. Data primer, yaitu data terutama dari hasil penelitian empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dalam masyarakat berdasarkan observasi/pengamatan dan wawancara secara langsung Menurut

Peter Mahmud Marzuki, bahan hukum primer ini bersifat otoritatif, artinya mempunyai otoritas, yaitu merupakan hasil tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh lembaga berwenang untuk permasalahan tersebut.⁷⁰

2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari hasil kajian pustaka, berupa buku-buku, peraturan perundang-undangan, bahan-bahan laporan, artikel serta bahan literatur lainnya yang berhubungan dengan pembahasan skripsi ini.

C. Teknik Pengumpulan Data

Penulis mengumpulkan data-data melalui penggabungan data yang akan penulis susun berdasarkan metode *field research* (penelitian lapangan) untuk memperoleh data primer dimana penulis dapat memperoleh data-data melalui penelitian secara langsung di beberapa tempat lokasi penelitian penulis nanti, dan *library research* (penelitian kepustakaan) untuk memperoleh data sekunder berupa buku-buku ilmiah, ketentuan-ketentuan internasional seperti konvensi internasional, majalah, surat kabar, serta bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

⁷⁰Peter Mahmud Marzuki. Dalam bukunya Mukti Fajar dan Yulianto Achmad *Dualisme Penelitian Hukum (normatif dan empiris)*, Yogyakarta Pustaka Pelajar, 2010, hlm.157.

D. Analisis Data

Data yang diperoleh atau dikumpulkan dalam penelitian ini baik data primer maupun data sekunder merupakan data yang sifatnya kualitatif maka teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup, data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus. Dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Proses Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di Ruang Udara melalui *Black Flight*.

1. Tindakan Intersepsi

Terhadap Penerbangan yang secara Illegal, suatu negara dapat melakukan *interception* terhadap penerbangan pesawat asing. *intercepting* dilakukan oleh pesawat militer dari sebuah negara terhadap pesawat terbang dari negara lain yang memasuki wilayah ruang udaranya secara illegal (tidak berizin).

Untuk memastikan pesawat tersebut melakukan pelanggaran *black flight* di ruang udara di Indonesia maka dilakukan komunikasi melalui *radiotelephon* dengan frekuensi *radio emergency* yaitu 121.500 MHz atau 243.000 MHz dengan Mode Alpha (A) disertai *Squawk* 7700 dengan Mode C (*Charlie*) bila dilengkapi dengan transponder. Komunikasi tersebut dilakukan oleh:

- (1) antara operator pesawat Sipil Asing atau pesawat Militer Asing dengan Satuan Radar (Satrad) yang tersebar zonasinya di seluruh Indonesia dibawah koordinasi dengan Kosekhanudnas TNI-AU
- (2) atau antara operator pesawat Sipil Asing atau pesawat Militer Asing dengan *Air Traffic Control* yang berada di Bandara dan Pangkalan Udara.

Negara kolong yang dilanggar wilayah kedaulatan udaranya dapat mengklarifikasi kembali dokumen perizinan yang ditetapkan dalam *Aeronautical Information Publication* terhadap pesawat yang di *intercept*.

Jenis perizinan yang diklarifikasi oleh negara yang mengintersepsi dan pesawat yang di intersep adalah sebagai berikut:

- *Flight Aproval* adalah persetujuan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dibidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara.⁷¹
- *Flight Clearence* adalah izin terbang pesawat udara asing tidak berjadwal adalah izin melintas dan/atau mendarat di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia bagi pesawat Udara asing tidak berjadwal dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia yang terdiri atas *Diplomatic Clearence*, *Security Clearence*, dan *Flight Approval*.⁷²
- *Diplomatic Clearence* adalah suatu bentuk izin tertulis yang dikeluarkan oleh Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia bagi pesawat udara asing tidak berjadwal untuk melintas dan/atau mendarat di Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan kebijakan politik luar negeri Republik Indonesia.⁷³
- *Security Clearence* adalah suatu bentuk izin tertulis yang dikeluarkan oleh Markas Besar Tentara Nasional Indonesia bagi

⁷¹ Pasal 1 Angka 16 PM No.66 Tahun 2015

⁷²*Ibid*, Angka 17

⁷³*Ibid*, Angka 18

pesawat udara asing tidak berjadwal untuk melintas dan/atau mendarat di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor keamanan.⁷⁴

Jika suatu Pesawat Sipil Asing atau Pesawat Militer Asing terdeteksi melakukan penerbangan di ruang udara Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa disertai dengan izin terbang yang dikeluarkan oleh Pemerintah, maka institusi yang berwenang sebagai penegak kedaulatan udara adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU). Hal ini diatur dalam Undang-Undang No. 20 tahun 1982 tentang pokok-pokok pertahanan dan keamanan, pada pasal 30 ayat 3 menyatakan bahwa TNI-Angkatan Udara bertugas selalu penegak kedaulatan di udara dan mempertahankan keutuhan wilayah dirgantara nasional.

TNI Angkatan Udara dalam upaya penegakan kedaulatan wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, implementasinya mengacu pada peraturan-peraturan Hukum Nasional dan Internasional, upaya kegiatan tersebut meliputi:

(1) Pengamatan (*Observation*) dan pengintaian (*Surveillance*).

Dalam melaksanakan pengamatan maupun pengintaian perlu memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum nasional maupun internasional.

⁷⁴*Ibid*, Angka 19

- (2) Tindakan pengintaian dengan menggunakan pesawat udara dimana pengintaian tersebut dilakukan sewaktu terbang melintas di wilayah udara nasional negara lain merupakan suatu bentuk pelanggaran hukum terhadap negara lain yang dilintasi tersebut.
- (3) Tindakan pengintaian dari udara yang dilakukan dari luar wilayah kedaulatan suatu negara yang diamati, bukan merupakan bentuk pelanggaran, demikian pula pengintaian melalui satelit melalui ruang angkasa.
- (4) Setelah dilakukan pengintaian, maka tahap identifikasi selanjutnya adalah dengan cara "*Shadowing*". Dalam fase ini ada kemungkinan untuk menggiring/mengalau pesawat udara musuh (*hostile aircraft*) untuk keluar dari wilayah Republik Indonesia. Negara kolong yang dilanggar kedaulatan wilayah udaranya, maka negara tersebut dapat melakukan tindakan *hot pursuit* sebagai modus penegakan hukum terhadap pelanggaran *black flight*, hal ini diatur UNCLOS III *Article 111*.

Menurut UNCLOS III *Article 111*, yang dapat melakukan *hot pursuit* adalah; kapal perang dan atau pesawat udara militer, atau kapal dan pesawat udara yang secara jelas oleh pemerintah dimana kapal atau pesawat itu terdaftar diberi tanda-tanda khusus sebagai kapal atau pesawat udara dalam Dinas Pemerintah (*Government Services*) yang memiliki wewenang untuk melakukan *hot pursuit*.

Tindakan *hot pursuit* pesawat udara asing telah melakukan pelanggaran terhadap perundang-undangan dan hak-hak negara Republik Indonesia, termasuk, termasuk hak-hak di wilayah yurisdiksi yaitu di zona-zona laut dan udara. *Hot pursuit* itu, sesuai dengan hukum internasional dapat dilakukan dari laut teritorial hingga ke laut bebas (*high sea*). *Hot pursuit* harus diberhentikan segera apabila kapal laut asing yang dikejar itu telah memasuki wilayah teritorial negaranya sendiri, atau telah memasuki laut teritorial negara ketiga.

Tindakan pengejaran (*hot pursuit*) oleh pesawat militer Republik Indonesia terhadap pesawat udara asing yang melakukan pelanggaran terhadap perundang-undangan dan kedaulatan Republik Indonesia dapat dilakukan mencapai batas-batas wilayah udara sebagaimana batas-batas yang diperkenankan terhadap kapal laut asing.

- (5) Apabila tahapan-tahapan tersebut tidak dipatuhi oleh pesawat asing tersebut, bahkan justru menunjukkan sikap permusuhan (*hostile act*), tahap akhir dapat dilakukan penghancuran dengan persenjataan sebagai hak untuk pertahanan negara kolong.

2. Tindakan *Forcedown*.

Pasal 8 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur mengenai prosedural dan tatacara tindakan *Forcedown* dalam

penyelenggaran kedaulatan di ruang udara terhadap penerbangan *Black Flight*, sebagai berikut:

- (1) Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan.
- (2) Pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dan ayat (4) diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan.
- (3) Personel pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara.
- (4) Dalam hal peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk keluar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara tertentu di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

(5) Personel pesawat udara, pesawat udara, dan seluruh muatannya yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diperiksa dan disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

3. Tindakan Terhadap Bentuk-Bentuk Ancaman Permusuhan melalui *Black Flight*.

Bentuk-bentuk ancaman permusuhan oleh negara lain terhadap negara Republik Indonesia adalah kegiatan yang dapat mengancam kedaulatan negara Republik Indonesia. Ancaman terhadap kedaulatan negara Republik Indonesia tersebut dapat dilakukan oleh pesawat udara asing, baik yang melakukan penerbangan di wilayah yurisdiksi nasional Republik Indonesia maupun di atas wilayah udara bebas (*International Air Space*).

Kegiatan pesawat udara asing yang mengancam kedaulatan Republik Indonesia dapat dikategorikan dalam 2 (dua) bentuk yaitu: niat permusuhan (*hostile intent*) dan tindakan permusuhan (*hostile act*).

Kegiatan pihak asing yang dapat dikategorikan sebagai niat (*hostile intent*) permusuhan dari wilayah udara adalah sebagai berikut:

- (1) Pengamatan dan gangguan yang dilakukan didekat wilayah udara nasional;
- (2) Pengamatan obyek-obyek vital Republik Indonesia baik yang ada di wilayah teritorial, ZEE dan landas kontinen.

- (3) Pembayangan (*shadowing*) terhadap pesawat militer atau kapal perang Republik Indonesia dalam jarak dekat yang tidak memenuhi ketentuan "*Identification Safety Range*" (*ISR*)
- (4) Pelanggaran ketentuan lalu lintas udara di kawasan yang menjadi tanggung jawab Republik Indonesia.
- (5) Pelanggaran dikawasan *Air Defence Identification Zone* (*ADIZ*) yang didirikan oleh negara Republik Indonesia;
- (6) Pelanggaran wilayah udara yang disengaja (*Black Flight*).

Terhadap pesawat udara yang dikategorikan sebagai *hostile intent*, tindakan alternatif yang dapat dilakukan oleh pesawat militer Republik Indonesia adalah:

- (1) Melakukan pengamatan (*obsevasi*) secara visual dengan pesawat udara atau secara elektronika;
- (2) Melakukan pembayangan apabila pesawat udara asing tersebut penerbangannya menyimpang dari jalur yang sudah ditetapkan dan atau selama di atas wilayah yurisdiksi Republik Indonesia penerbangannya mencurigakan. *Shadowing* tersebut hanya dapat dilakukan sampai batas ZEE Republik Indonesia;
- (3) Melakukan penghalauan;

Penghalauan ini dilakukan terhadap pesawat udara sipil/militer yang memasuki wilayah udara Republik Indonesia tanpa izin, dan atau penerbangannya telah mengganggu keselamatan obyek-obyek vital Republik Indonesia yang berada dibawahnya;

(4) Pemaksaan mendarat.

Terhadap pesawat udara sipil atau militer asing yang memasuki wilayah udara nasional Republik Indonesia tanpa izin, namun masih dalam kategori *hostile intent*, dalam pengertian pesawat udara asing tersebut tidak mengganggu obyek-obyek vital Republik Indonesia, maka pesawat udara tersebut dapat dipaksa untuk mendarat. Kemudian dilakukan investigasi, dilanjutkan penyelidikan untuk proses hukum selanjutnya.

Penembakan atau penghancuran terhadap pesawat tidak boleh dilakukan apabila belum terbukti secara kuat melanggar kedaulatan Republik Indonesia. Alternatif yang akan diambil oleh pesawat militer Republik Indonesia dengan pertimbangan dan prediksi terhadap dampak negatif yang akan ditimbulkan oleh pesawat asing yang dikategorikan *hostile intent* tersebut.

Kegiatan pihak asing yang dapat dikategorikan sebagai tindakan permusuhan (*hostile act*) adalah tindakan yang menggunakan kekuatan dan atau menggunakan sistem senjata yang nyata-nyata mengancam atau melakukan penyerangan langsung terhadap obyek-obyek yang berada dibawah yurisdiksi Republik Indonesia. Tindakan semacam itu tentunya dilakukan oleh bukan pesawat udara sipil biasa.

Sesuai dengan hak untuk mempertahankan diri (*the right of self-defence*), pihak asing itu (baik oleh pesawat udara militer maupun kapal perang asing), dapat dilakukan perlawanan dan penghancuran.

B. Efektivitas Tindakan *Forcedown Black Flight*.

Dalam kasus pelanggaran ruang udara Indonesia, Nampak bahwa pesawat sipil atau pesawat militer yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia yang terjadi:

- (1) Pada tanggal 22 Oktober 2014 di Manado terhadap pesawat dengan Nomor Registrasi VH-RLS dengan tujuan Darwin (Australia) menuju Cebu (Filipina) oleh Pilot Jackelin Grame Paul dan Mc Clean Richard Wayne yang berkewarganegaraan Australia.
- (2) Pada tanggal 28 Oktober 2014 di Pontianak, terjadinya pelanggaran di ruang udara oleh pesawat yang dibawah izin dan dikendalikan oleh ATC Singapura pesawat tipe Beechraaft-9L, dengan nomor registrasi VH-PFK yang melintas disebelah selatan Kepulauan Natuna, Provinsi Kepulauan Riau tanpa adanya *security clearance* yang dikendarai oleh 3 orang kru Kapten Tan Chin Kian (Instruktur, Singapura), Xiang Bohong (*Trainee*, China), Zheng Chen (*Trainee*, China), dalam rangka pelatihan (*training*).
- (3) Pada tanggal 3 November 2014 di Kupang, Pesawat Private Jet *Saudi Arabian Airlines* dengan tipe Gulfstream IV, dengan nomor registrasi HZ-103 dengan penerbangan Singapore menuju Darwin Australia melintasi wilayah udara Kepulauan Riau dan memasuki wilayah ruang udara Kalimantan. Saat dikomunikasikan oleh ATC Makassar untuk pengecekan *flight clearance*, penerbang melakukan desepsi dan memberikan izin palsu. Setelah diinterogasi

pesawat tersebut di kemudikan oleh 2 Pilot Waleed Abdul Aziz dan Abdullah Aziz Ibrahim, 2 Co-pilot, Muhammad Sulaiman dan Muhammed Saud, 2 Pramugari Kaitouni Ouliya dan Safa, serta 7 penumpang yakni Muhammed Dhafir, Sami Amadh, Muhammed Abdulah, Hussin Ali, Khalid Mushabbad, Atiah Ayed, dan Domino Domingo.

- (4) Pada tanggal 9 November 2015 di Tarakan terjadi pelanggaran diwilayah ruang udara oleh pesawat dara asing dengan jenis Cirrus nomor registrasi SR 20/N96706 tanpa dilengkapi *Flight Clearance* yang tertangkap oleh *Flight Clearance Information System* oleh kosekhanudnas II Makassar. Pesawat ini terbang dari Honolulu, Hawaii, kemudian ke Tarawa, Kiribata, lalu ke Yap, Island Micronesia, menuju Singapore dan sempat diinterogasi pesawat ini dikemudikan oleh Pilot James Petrick Murphy anggota *US Navy Reserve* berkebangsaan Amerika Serikat.

Perlakuan terhadap Pelanggaran di atas, maka diperlakukan untuk prosedur intersepsi dan pendaratan paksa (*Forcedown*) sesuai dengan Pasal 8 Undang-Undang Penerbangan, serta penyelesaian prosedur administrasi perizinan terbang di ruang wilayah Indonesia, yang meliputi *Security Clearence, Diplomatik Clearence dan Filght Approval*, dan membayar Denda sebesar Rp. 60.000.000,00 (Enam Puluh Juta Rupiah).

1. Efektivitas Denda Administratif dan Persetujuan Terbang.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang, Pasal 17 menyatakan bahwa terhadap pesawat udara yang tidak memiliki persetujuan terbang (*Flight Approval*) sebagaimana diatur dalam ketentuan ini dikenakan biaya pendaratan tambahan.

Pada huruf b Pasal 17 tersebut menyatakan bahwa denda untuk kegiatan angkutan udara luar negeri sebesar Rp.60.000.000,- (Enam Puluh Juta Rupiah). Pasal tersebut digunakan sebagai dasar pengenaan denda administratif terhadap penerbangan *black flight*.

Denda Administratif tersebut tidak sesuai dengan Pasal 414 Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa pelanggaran penerbangan yang masuk ke wilayah Negara Indonesia tanpa izin Menteri dikenakan denda maksimal Rp.2.000.000.000,00.(Dua Milyar Rupiah).

Denda Administratif berupa *landing fee* berdasarkan SKEP/195/IX/2008 dinilai TNI Angkatan Udara sangatlah kecil dan sangat tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara untuk mengerahkan pesawat tempur milik TNI Angkatan Udara. Menurut TNI Angkatan Udara dibutuhkan dana sekitar Rp. 400.000.000,00 (Empat

Ratus Juta Rupiah) untuk pesawat tempur Sukhoi agar bisa terbang selama satu jam.⁷⁵

Mengenai Denda Administratif dan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) yang terlampir dalam SKEP/195/IX/2008 yang hingga saat ini masih diberlakukan, maka dalam pemberlakuan penerapannya dalam penegakan hukum di ruang udara Indonesia tidak efektif, dikarenakan dalam hal Menimbang Konsideran SKEP/195/IX/2008 mengacu pada Undang-Undang Penerbangan yang lama, tidak mengacu pada Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009. Sehingga Denda Administratif dan Pengaturan perizinan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) perlu diatur kembali menyesuaikan Undang-Undang Penerbangan No.1 Tahun 2009.

2. Efektivitas Proses Penegakan Hukum.

Berdasarkan Undang-Undang No.34 Tahun 2004 tentang TNI, pada Bab IV, mengatur mengenai Peran, Fungsi, dan Tugas TNI adalah sebagai berikut:

Peran TNI (Pasal 5)

TNI berperan sebagai alat negara dibidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara.

Fungsi TNI (Pasal 6)

(1) TNI sebagai alat pertahanan negara berfungsi sebagai berikut:

⁷⁵<http://www.beritasatu.com/nasional/223348-panglima-tni-sanksi-pelanggar-wilayah-udara-ri-harusdiperberat.html>

- a. Penangkal terhadap setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata dari luar dan dalam negeri terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa;
- b. Penindak terhadap setiap bentuk ancaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a; dan
- c. Pemulih terhadap kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan.

(2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), TNI merupakan komponen utama sistem pertahanan negara. Sedangkan mengenai tugas dari Angkatan Udara dalam Pasal 10 Undang-Undang No. 34 Tahun 2004 adalah sebagai berikut:

- a. Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;
- b. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurudiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara, serta;
- d. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Dalam Proses Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di Ruang Udara melalui *Black Flight* berdasarkan Peran, Fungsi dan Tugas TNI Angkatan Udara sebagaimana diatur dalam Pasal 5, 6 dan 10 Undang-Undang No.34 Tahun 2004, TNI Angkatan Udara mempunyai

kewenangan dalam hal proses penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran di wilayah ruang udara nasional, tapi kenyataannya dalam proses penyidikan dan penyelidikan tersebut tidak melibatkan TNI Angkatan Udara, melainkan tugas tersebut diambil alih oleh PPNS.

TNI Angkatan Udara melalui Komando Sektor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) hanya berwenang melakukan penyeragaman melalui intersepsi dan tindakan pendaratan paksa *forcedown* pesawat yang melintas wilayah udara Indonesia yang tanpa izin.

Dengan pengalihan penegakan hukum yang berada di TNI Angkatan Udara ke PPNS, maka menimbulkan dampak terhadap denda administratif yang ditentukan oleh Kementerian perhubungan dalam upaya penegakan di ruang udara, nominal denda tersebut tidak sesuai dengan biaya operasional untuk melakukan tindakan intersepsi dan *forcedown* yang dikeluarkan oleh TNI Angkatan Udara dalam upaya penegakan hukum di ruang udara.

3. Efektivitas Tindakan *Forcedown*.

a. Efektivitas Tindakan *Forcedown* terhadap Pesawat Sipil Asing.

Pelanggaran diruang udara yang dilakukan oleh Pesawat Sipil Asing tunduk pada hukum Indonesia manakala berada di wilayah Indonesia. Pesawat ini dapat dikenai sanksi berdasarkan hukum Indonesia. Negara kolong berhak melakukan pencegatan, memaksa turun, bahkan memproses hukum pesawat sipil beserta awak pesawat yang melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia.

Tindakan intersepsi dan *forcedown* terhadap pelanggaran diruang udara yang dilakukan oleh pesawat sipil asing harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Pilihan untuk putar balik atau mematuhi perintah mendarat di bandara yang diperintahkan oleh pesawat penyergap serta senantiasa melakukan komunikasi dengan otoritas bandara merupakan putusan yang terbaik untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat apapun yang tertangkap melanggar kedaulatan wilayah negara kolong.

Atas dasar ketentuan yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial negara kolong di satu sisi dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar di sisi lain, haruslah berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protokol Montreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal 3 bis Konvensi Chicago dan diterima pada 10 Mei 1984.

Dalam praktek pengaturan penerbangan, pada umumnya negara kolong atas nama keselamatan penerbangan menerapkan persyaratan yang berat bagi pesawat yang melintas atau masuk kewilayah ruang udaranya. Atas nama pertahanan, keamanan dan keselamatan, negara kolong dapat membuat aturan zona larangan terbang (*prohibited zone*), zona yang terbatas (*restricted zone*), zona bahaya (*dangered zone*), zona identifikasi pertahanan udara (*Air defence identification zone (ADIZ)*), mandala operasi pertahanan udara, dan lain-lain. Larangan terbang di

Prohibited zone bersifat permanen dan menyeluruh. Adapun kawasan udara terbatas hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

Tindakan *Forcedown* terhadap *Black Flight* Pesawat Sipil Asing dalam penerapannya di Indonesia sangat efektif, karena tindakan tersebut memperhatikan prinsip kedaulatan dan prinsip kemanusiaan yang sebagaimana diatur dalam Tambahan Pasal 3 Bis Konvensi Chicago.

b. Efektivitas Tindakan *Forcedown* terhadap Pesawat Militer Asing.

Apabila pesawat yang melakukan pelanggaran adalah pesawat negara asing khususnya pesawat militer asing yang bukan subyek hukum nasional Indonesia. Pelanggaran yang dilakukan jenis pesawat ini melahirkan tanggung jawab negara dan penyelesaiannya menggunakan mekanisme penyelesaian sengketa menurut hukum internasional.

Penggunaan Kekerasan dengan tindakan penembakan pesawat militer asing dalam penegakan hukum di ruang udara dibenarkan dalam hukum Internasional sebagai tindakan *self-defence*, dalam hal ini efektivitas penerapannya terhadap Pelanggaran Pesawat Militer Asing di Indonesia memberikan perlakuan dengan tindakan cara damai melalui tindakan hukum dan maupun politik.

Pengakuan bersalah dan permintaan maaf dari negara asal pesawat negara yang melakukan pelanggaran merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban negara asal pesawat yang melakukan

pelanggaran. Bentuk pertanggungjawaban yang lain adalah kompensasi atas kerugian yang diderita negara kolong dan korban dari penerbangan tersebut. .

Menembak jatuh pesawat negara asing yang melanggar wilayah kedaulatan negara kolong merupakan salah satu bentuk cara kekerasan yang sah dilakukan oleh negara kolong apabila pesawat negara asing itu dicurigai melakukan aktifitas yang membahayakan keamanan nasional dan melakukan tindakan manuver negara kolong dengan pembenaran.

Dalam hal ini negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap atau mengintersepsi pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. Penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran merupakan tindakan yang sah dimata hukum internasional, sepanjang tindakan kehati-hatian telah dilakukan.⁷⁶

⁷⁶ John V Augustin, *ICAO and The Use of Force against Civil Aerial Intruders, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the degree of Master of Laws ((LLM.), Institute of Air and Space Law Faculty of Law, McGill University Montreal, Quebec, Canada, August 1998*, http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/s4/f2/dsk1/tape10/PQDD_0023/MQ50921.df, hlm.177, diakses 22 Juli 2015, Dalam Sefriani Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM NO. 4 VOL. 22 OKTOBER 2015: 538 - 565

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Proses Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran di wilayah ruang udara yang dilakukan oleh pesawat Sipil Asing negara kolong atas hak berdaulatnya dapat melakukan tindakan intersepsi, dan tindakan *forcedown*. Tindakan tersebut berdasarkan prinsip kemanusiaan dan kedaulatan sebagaimana diatur dalam Pasal 3 bis Konvensi Chicago. Mengenai Prosedur *forcedown* tersebut diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang Penerbangan. Negara kolong juga berhak melakukan pengejaran (tindakan *hot pursuit*) sebagaimana diatur UNCLOS III dalam pasal 414, tindakan *hot pursuit* tersebut segera diberhentikan apabila melewati batas kedaulatan negara lain.
2. Mengenai efektivitas tindakan *forcedown*, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:
 - Dalam hal Sanksi Administratif terhadap tindakan *black flight*, pengenaan biaya *landing fee* yang diterapkan atas dasar SKEP/195/IX/2008, tidak efektif karena tidak sesuai dengan Undang-Undang Penerbangan No.1 Tahun 2009 dan biaya Operasional untuk melakukan tindakan intersepsi dan *forcedown*.

- Proses Penegakan Hukum dalam hal penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran di wilayah ruang udara tidak efektif, proses penyidikan dan penyelidikan melibatkan PPNS, tidak melibatkan TNI Angkatan Udara yang mempunyai kompetensi terhadap pelanggaran di wilayah udara.
- Tindakan *forcedown* terhadap Penerbangan Sipil Asing efektif penerapannya, karena memperhatikan prinsip keselamatan, kemanusiaan dan kedaulatan. Jika Pelanggaran tersebut dilakukan oleh Pesawat Militer Asing, maka dapat dilakukan dengan tindakan intersepsi dan *forcedown* jika tidak melakukan tindakan perlawanan, jika Pesawat Militer Asing tersebut melakukan tindakan manuver, maka sebagai bentuk pertahanan diri, maka negara kolong dapat melakukan tindakan kekerasan dengan cara menembakan pesawat.

B.Saran

1. Pemerintah harus membentuk Instrumen Hukum tersendiri untuk mengatur mengenai Pelanggaran di wilayah Ruang Udara yang dilakukan oleh Pesawat Militer Asing, karena dalam Undang-Undang UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur tentang penegakan hukum terhadap Pelanggaran kedaulatan di wilayah ruang udara yang dilakukan oleh Pesawat Sipil. Perlunya

instrumen hukum tersebut sebagai dasar penegakan hukum terhadap Pelanggaran yang dilakukan oleh Pesawat Militer Asing, terlebih jika pesawat Militer Asing tersebut melakukan kegiatan manuver, yang dapat membahayakan kedaulatan dan keamanan negara.

2. Pemerintah Harus mencabut SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang, dimana denda administratif (*landing fee*) sejumlah Rp.60.000.000,00 (Enam Puluh Juta Rupiah) tidak sesuai dengan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan PM No.66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri dengan Pesawat Udara Sipil Asing Ke dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
3. Pencabutan SKEP/195/IX/2008 harus memberikan dasar hukum untuk mengeluarkan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) yang baru.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Diedirks-Verschoor. 2006. *An Introduction to Air Law, Eight Revised Edition, Kluwer Law International*. Netherlands.
- FN., Zyllies, M., 2004. *International Air Transportation Law*, Nijhoff, Martinus Dordrech.
- Frans Likada, 1987. *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Bandung; Binacipta.
- Henri Wassenbergh, 1993. *Principles and Practicees in Air Transportation.*, Paris: Les Presses ITA.
- J.G.Starke, 1977. *Intruduction to International Law*. Butterworths 8th Edition, London.
- John C. Cooper, 2003. *Aerospace Law – Subject Matter and Terminology. Recueil des course*, JALC.
- Matte, 1981. *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Montreal: ICASL-McGill University.
- Mike Komar Kantaadmadja, 1960. *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*. Bandung; Penerbit Alumni.
- Mochtar Kusumaatmadja, 1967. *Penganatar Hukum Internasional, Buku I Bagian Umum*. Bandung: Penerbit Bina Cipta.
- Saefullah Wiradipradja, 2008. *Hukum Transportasi Udara dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung: Kiblat Buku Utama.
- _____, 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I Hukum Udara*. Bandung; Alumni.
- Shawcross and Beaumont, 1977. *Air Law, Fourth Edition*. Vol.I, General ext, London; Butterworths.
- Yasidi Hambali, 2007. *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Jurnal Hukum

Danang Risdiarto, 2016. *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yuridiksi Indonesia oleh pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*, Jurnal *Rechtsvinding* Vol 5.Nomor 1.

Geodhuis, *Civil Aviation after the war*"1942 xxxvi, *American Journal of Internasional Law*, hlm 596-613.

Sefriani, 2015. *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 4 Vol: 538 – 565, Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :SKEP/195/IX/2008. Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Aproval*).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 66 tahun 2015, tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri Dengan Pesawat Udara Sipil Asing ke Dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Konvensi

Konvensi Brussel 193

Konvensi Brussel 1960

Konvensi Bucharest 1936

Konvensi Buenos Aires 1935

Konvensi Chicago 1944

Konvensi Jenewa 1948

Konvensi London1939

Konvensi Pan-Amerika atau Konvensi Havana 1927

Konvensi Paris 1919

Konvensi Roma 1933

Konvensi Ibero-Amerika atau Konvensi Madrid 1926

Perjanjian Bermuda 1946

Perjanjian Hukum Udara 1891

Perjanjian Internasional Paris 1967

Perjanjian Multilateral Brussel 1970

Perjanjian Multilateral Paris 1960

Perjanjian Zemun 1937

Refrensi Internet

http://Wikipedia.org/wiki/Open_skies(8/12/2016)

www.state.gov/e/eeb/tra/ata/U.S.Department-of-Transportation diakses
pada tanggal 8 Desember 2016.